



QUALIDADE
Bimestral
5,25€
IVA incluído
P.V.P. (continente)
**auto
hoje**

Motor Clássico

As máquinas do tempo

RS2000 #006 Diabolique

O REGRESSO À LAGOA AZUL 30 ANOS DEPOIS



Savio Jungla 600
Exótico para a praia



Cascais Classic Motorshow
Glamour e requinte no hipódromo



Benz Patent Wagen
130º Aniversário



Saiba mais em www.morgancars.pt



MORGAN MOTOR COMPANY

EXCELENTE
CONDIÇÕES
DE CRÉDITO

CATERHAM



Saiba mais em www.caterhamcars.pt

Editorial



Em 1986, a história dos ralis mudou abruptamente, na sequência de três acidentes, separados por menos de três meses (o primeiro dos quais, em Portugal), dos quais resultaram, oficialmente, seis vítimas mortais. Os Grupo B, os mais espetaculares carros de rali de todos os tempos, foram banidos por serem demasiado perigosos, mas entraram para a história como lendários. Estas máquinas, que merecem ser referidas na mesma frase dos automóveis de Grande Prémio do final dos anos 30, dos Sport, Protótipos e Can-Am do início dos anos 70 e dos Fórmula 1 no auge dos motores Turbo dos anos 80, são recordadas com admiração e respeito. Representam um daqueles momentos em que o desporto automóvel estabeleceu novas fronteiras, testando os limites da física, da capacidade humana e das organizações envolvidas. Acabar com os Grupo B foi a decisão acertada na época, por muito que isso tenha diminuído o interesse do público e as receitas dos organizadores. Ambos encontraram, nos anos seguintes, formas de superar essas alterações.

Hoje os Grupo B, quer os genuínos exemplares de competição quer as versões de estrada que serviram para a homologação, contam-se entre os mais desejados desta época pelos colecionadores de todo o mundo.

Voltar à Estrada da Lagoa Azul com o RS200 #6 da Diabolique e, a seguir, poder testá-lo no Autódromo do Estoril é, para uma publicação que tem como missão preservar a história do património automóvel nacional, uma oportunidade de enquadrar devidamente um episódio triste do nosso automobilismo, mas muito significativo. Sem celebração, mas também sem complexos. Este automóvel é um objeto funcional e com história relevante. Foi tratado como tal.

Mudando de assunto, mas sem fugir dos temas da edição que tem em mãos, se me perguntassem qual o automóvel mais importante de todos, não teria dúvidas na resposta: o primeiro. Já tinha tido a oportunidade de experimentar um Benz Patent Wagen em outras ocasiões, mas nunca se tinha materializado. Quis o destino que ficasse reservado para esta edição. Colocá-lo a trabalhar e conduzi-lo foi uma experiência tão emocionante quanto guiar um superdesportivo. Talvez até um pouco mais. Foi uma paragem, ponto de partida e também de chegada, nesta viagem que tenho a sorte de fazer na sua companhia. Obrigado.

Até breve,

adinis@motorpress.pt

Motor
Clássico
As raízes da história

Diretor
ADELINO DINIS
adinis@motorpress.pt

Diretor Técnico
Francisco Mota
fmota@motorpress.pt

Jornalista
Ricardo José Gouveia rgouveia@motorpress.pt
Conselho Editorial
Adelino Dinis adinis@motorpress.pt
Francisco Mota fmota@motorpress.pt
José Ribeiro jribeiro@motorpress.pt
Luís Carlos Sousa lsousa@motorpress.pt
Sandro Mêda smeda@motorpress.pt
Redação
motorclassico@motorpress.pt
Rua Polícarpo Anjos, nº 4, telefone: 214 154 500
1495-742 CRUZ QUEBRADA/DAFUNDO

Arte
Coordenador Sérgio de Sousa
Luís Sanchez, Pedro Vaz.

Fotografia João Carlos Oliveira, Rui Botas e Pedro Lopes.

motor
press
lisboa

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Presidente
VOLKER BREID
Vice-Presidente Administrador-Delegado
JOÃO FERREIRA
Vogal
ANDREA ROMETSCH

Diretora-Geral Comercial
CECÍLIA PINA PRATA
Publicidade
Coordenador Gonçalo Birne gbirne@motorpress.pt
Contactos
Frederico Pinto fpinto@motorpress.pt
Rui Garrett rgarrett@motorpress.pt
Tel: 214 154 563
Classificados: Classificados@motorpress.pt
Marketing
José Clemente, Maria Teresa Gomes, Vera Santos
Tel: 214 154 580
Assinaturas e edições atrasadas: Sara Tomás
Tel: 214 154 550 **Fax:** 214 154 501
assinaturas@motorpress.pt

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Presidents Volker Breid / Norbert Lehmann
CEOs Volker Breid / Henry Allgaier
Director Product Development Robert Wiljan
Business Development & Strategy / Licensing
Alexander Teutsch

Edição, Redação e Administração
Motor Press Lisboa, Edição e Distribuição, SA, Rua Polícarpo Anjos, nº 4, 1495-742 CRUZ QUEBRADA/DAFUNDO com o Capital Social de 250 000 Euros, registado no Registo Comercial de Cascais sob o nº 8613, contribuinte nº 502 561 408, Tel. 214 154 500 Fax 214 154 501. Publicação registada na Entidade Reguladora para a Comunicação Social sob o nº 125015. Propriedade Motor Press Ibérica, S. A. e Cruz Quebrada Media - Edições e Publicações Unipessoal, Lda.
Impressão: Sogapal - Av. dos Cavaleiros, 35 A, Portela da Ajuda - Camaxide. Depósito legal nº 245974/06.
Distribuição: Urbanos Press, Rua 1º de Maio, Centro Empresarial da Granja, 2525-572 Vialonga.

Grupo Editorial presente em 19 países com mais de 30 revistas no setor automóvel

Auto Motor and Sport
é editada:
Alemanha **Roménia**
Bulgária **Eslováquia**
China **Suécia**
Croácia **Turquia**
Hungria **Outros membros da família**
Noruega **Argentina**
Polónia **auto test**
Rep. Checa **Suíça**
Brasil Carro
Espanha autogista
Magazine
México Automovil
Panamericano
Portugal Autohoje
Suécia auto-illustrate

Todos os direitos reservados.
Em virtude do disposto no artigo 68º n.º 2, i) e j), artigo 75º n.º 2, m) do Código do Direito de Autor e dos Direitos Conexos artigos 10º e 10º Bis da Conv. de Berna, são expressamente proibidas a reprodução, a distribuição, a comunicação pública ou colocação à disposição, da totalidade ou parte dos conteúdos desta publicação, com fins comerciais diretos ou indiretos, em qualquer suporte e por quaisquer meios técnicos, sem a autorização da Motorpress Lisboa, SA, Motorpress Ibérica, SA e Cruz Quebrada Media - Edições e Publicações Unipessoal, Lda. ou da VISAPRESS, Gestão de Conteúdos dos Média, CRL.

Edição escrita ao abrigo do novo acordo ortográfico

SUMÁRIO



36



66



70



74



80



90



94

► Pág. 03 Staff ► Pág. 06
Neoclássico: Porsche 911
(964) Carrera RS 3.6 ► Pág.
12 Reportagem: Caramulo
Motorfestival ► Pág. 16 Correio
do Leitor ► Pág. 18 Notícias e
Crônicas ► Pág. 34 Iberian Historic
Endurance: Jerez 30 – La Leyenda
► Pág. 36 Benz Patent Wagen de
1886 ► Pág. 40 Made in Portugal:
O primeiro Bugatti 35 de Henrique
Lehrfeld (parte 2) ► Pág. 44 Dossier:
Ford RS200 #6 da Diabolique ► Pág.
54 Ensaio: Fiat 600 Savio Jungla
► Pág. 60 Clássicos Populares:
Peugeot 403 ► Pág. 66 Ensaio:
Lotus Seven by Dutton ► Pág. 70
Ensaio: Fiat 130 3200 ► Pág. 74
Reportagem: IV Cascais Classic
Motorshow ► Pág. 80 Circuitos
dos anos 60: 6 Horas de Vila Real
► Pág. 86 Reportagem: Porsche
356B 2000 GS Carrera GT ► Pág. 90
Guia de Compra: Alfa Romeo Giulia
Super 1600 Familiar ► Pág. 94
Leilão do Mês: Jaguar D-Type Ecurie
Ecosse ► Pág. 100 Modelismo: Os
30 anos do BMW M3 ► Pág. 104
Anúncios classificados ► Pág. 114
Making of...

O valor de um restauro profissional

Na Cochera restauramos o seu Mercedes-Benz incorporando o nosso conhecimento e especialização, para que o valor do seu automóvel se mantenha. Confie em verdadeiros especialistas que dispõem de uma infraestrutura adequada, toda a informação técnica original da Mercedes-Benz, todos os processos de restauro integrados e executados pela nossa qualificada equipa, sobretudo, a garantia de que o seu Mercedes-Benz é tão importante para si como para nós. Sente-se tentado?



Cochera

Desde 1995 especialistas em Mercedes-Benz Clássicos

RESTAURO • VENDA DE VEÍCULOS • PEÇAS

Crta. de los Molinos 1 28470 Cercedilla Madrid +34 91 854 95 09 - 902 190 300 info@cochera.com www.cochera.com

Porsche 911 (964) Carrera RS 3.6

TEXTO Ricardo José Gouveia | IMAGEM RM Sotheby's

Nascido para a pista

Sucessor espiritual do fabuloso Carrera 2.7 RS, o Porsche 911 (964) Carrera RS 3.6 renovou os pergaminhos desportivos da marca alemã, ao mesmo tempo que acrescentou à gama um superdesportivo para utilizar em pista.





Como tantos outros radicais desportivos da Porsche, o Carrera RS 3.6 começou por ser um projeto de homolo-

gação do 911 type 964 para utilização em pista, nomeadamente, para ser inscrito no troféu "Carrera Cup" mas também na categoria N/GT dos vários campeonatos europeus de velocidade. Baseado no Carrera 2, o modelo sofreu uma série de alterações que lhe permitiram alcançar um nível competitivo invejável.

Contrariando a veia exibicionista dos anteriores Carrera 2.7 RS e 3.0 RS, o design sóbrio do 964 Carrera RS 3.6 era conseguido graças ao uso de uma asa traseira hidráulica e ausência de "listas de guerra". A utilização de para-choques aligeirados, e do mítico logótipo "Carrera RS" era obrigatório, num modelo pensado para a utilização em competição. Com exceção do para-brisas, os restantes vidros eram mais finos, o capô dianteiro era em alumínio e a parte inferior do chassis não dispunha de qualquer tipo de proteção (só a versão Touring tinha), baixando a garantia anticorrosão de dez para três anos. O Porsche 911 (964) Carrera RS 3.6 estava disponível nas versões "Light" (M001), "Touring" (M002), e "Clubsport" (M003), e era comercializado com oito cores à escolha, algumas delas específicas do modelo.

No interior, a austeridade era sinal de leveza e propósito. Na versão Light, tal como numa viatura de competição, praticamente todos os elementos supérfluos eram substituídos ou mesmo irradiados. A começar pelas pesadas forras das portas, os comandos elétricos dos vidros e retrovisores (passando estes a ser manuais), e eliminados os reforços interiores das portas. Dando seguimento ao espírito "Cup", foram adotadas bacquets Recaro moldadas em fibra de carbono, pesando escassos 4,5 quilogramas (em vez dos 25 quilogramas dos bancos no Carrera 2), e trocado o volante original por um de diâmetro mais pequeno, sem airbag. Da lista de equipamento desapareciam itens como a climatização, autorrádio, direção assistida e inúmeros tapetes. Melhor equipada, a versão Touring oferecia uma lista de equipamento mais próxima da do Carrera 2, incluindo bancos em couro do 964 Turbo com regulação elétrica, portas completas, fecho central de portas com alarme, autorrádio e controlo automático da climatização. A versão Clubsport de homologação, tam- ►

bém conhecida como N/GT, estava otimizada para utilização em circuito com um arco de segurança Matter, duas bacquets Recaro em carbono, cintos de segurança de seis apoios da Scroth e ainda dois extintores manuais aos pés do pendura. Tal como nas versões de competição, o comando eletrónico da injeção Bosch Motronic era colocado atrás do banco do condutor, em vez de no compartimento do motor.

Alma renovada

Na geração 964 a Porsche estreou um motor refrigerado a ar novo, totalmente moldado em alumínio. Com uma cilindrada de 3600cc, o bloco favorecia os altos regimes, com um diâmetro de 100 mm e um curso de apenas 76,4 mm. Outra das especificidades do novo Type M64/03 era o seu uso de dupla ignição, com duas velas dispostas face a face. O boxer do Carrera RS 3.6 alcançava valores de binário máximo de 325 Nm às 4800 rotações e 260 cavalos de potência, face a apenas 310 Nm e 250 cavalos produzidos no Carrera 2. Diferenças devidas à injeção de combustível específica Bosh Motronic e uso de um volante motor mais leve, que permitia alcançar um regime máximo de 7000 rotações.

Fiel à caixa Getrag, a Porsche escolheu para a transmissão do 964 Carrera RS a célebre G50 de cinco velocidades acoplada a um diferencial autoblocante. Conhecida internamente como G50/10, a caixa do Carrera RS dispunha da primeira e segunda relações mais longas, sendo reforçada nos anéis de sincronização da primeira, segunda, terceira e quarta relações. Herdada da versão utilizada na Porsche Supercup, a manete da



Dando seguimento ao espírito "Cup", era trocado o volante original por um de diâmetro mais pequeno, sem airbag. Da lista de equipamento desapareciam itens como a climatização, autorrádio, direção assistida e inúmeros tapetes



A ausência de bancos traseiros aligeirava o Carrera RS. A barra antiaproximação, colocada no eixo da frente, ajudava a tornar mais firme a zona dianteira

Der familie



Carrera 2.7 RS

Pai de todos os 911 especiais, o Carrera 2.7 RS foi concebido para fins de homologação dos modelos de competição. Comparado ao 911S, o 2.7 RS utilizava um motor maior com 210 cavalos, suspensão e travões revistos, e uma asa traseira. Na versão Lightweight pesava 975 kg. No total foram produzidas 1580 unidades.



993 Carrera RS

Variante aligeirada do 911 Carrera, o 993 Carrera RS utilizava uma versão normalmente aspirada do motor 3.8 com 300 cavalos de potência. Produzido pela Porsche entre 1995 e 1996, o modelo chegou a ser vendido numa versão ainda mais radical, orientada para utilização em pista, batizada Carrera RS Clubsport.



996 GT3

Utilizando a plataforma do 996 Carrera, a Porsche desenvolveu para 1999 uma versão GT3, preparada para ser utilizada em pista. Mais leve, equipada com suspensão regulável e travões melhorados, o 996 GT3 era um dos 911 mais rápidos do catálogo, com uma versão de 360 cavalos do motor 3.6 normalmente aspirado.



997 GT3 RS

Tal como o antecessor, o 997 GT3 de 2006 serviu para homologar várias peças aerodinâmicas, bem como alargar a oferta da gama a uma clientela disposta a competir. A versão GT3 RS prescindia de luxos no habitáculo, sendo mais focado à condução em pista, incluindo rollbar e bacquets em carbono.



O boxer do Carrera RS 3.6 debitava 325 Nm de binário máximo e 260 cavalos de potência. O pneu suplente era mínimo



O Porsche 911 (964) Carrera RS 3.6 vinha equipado de fábrica com desportivas bacquets Recaro moldadas em fibra de carbono, pesando escassos 4,5 quilogramas

caixa de velocidade dispunha de um curso mais curto em 10 mm e mais alta em 28 mm que a manete utilizada no Carrera 2. Na versão Clubsport, o disco de embraiagem era semelhante ao utilizado em competição, exigindo habituação no uso. Pesando escassos 1230 quilogramas, e com 260 cavalos de potência, o Carrera RS era um dos Porsche mais rápidos da época, acelerando dos 0 aos 100 km/h em 5,3 segundos, e percorrendo o quilometro de arranque em 24,4 segundos.

Chassis de competição

De forma a melhorar o compor-

tamento em pista do Carrera RS a Porsche alterou significativamente a suspensão face ao que havia feito no Carrera 2. Aproveitando o esquema de triângulos inferiores no eixo dianteiro, e a utilização de molas helicoidais em ambos os eixos na geração 964, os técnicos em Estugarda equiparam o desportivo com barras estabilizadoras reguláveis, de 24 mm à frente e de 18 mm atrás. A distância ao solo foi reduzida para 92 mm, menos 40 mm que no Carrera 2, e os amortecedores trocados por Bilstein de taragem mais firme.

As jantes eram outra das peças específicas do Carrera RS. Moldadas

em magnésio, as quatro jantes eram 10,6 quilogramas mais leves que as suas versões em alumínio. Os pneus eram os Bridgestone Expedia S01, nas medidas 205/50 ZR17 à frente e 255/40 ZR17 atrás.

Versões muito especiais

Dando continuidade à sua política de aposta na competição, em 1992 a Porsche apresentou uma versão limitada 964 Carrera RS 3.8, preparada para homologar o modelo de competição 964 Carrera 3.8 RSR, desenvolvido em Weissach. Em outubro desse ano a Porsche iniciou a comercialização

nos EUA da versão RS "America", equipado com o motor type M64/01 de 3,6 litros de capacidade e sistema de injeção Bosch DME, com 247 cavalos de potência. No total foram produzidas 701 unidades.

O motor 3.8 era uma evolução do 3.6, com a cilindrada aumentada para 3746 cc graças ao acréscimo do diâmetro para 102 mm. Para além da cilindrada superior, o motor era trabalhado ao nível das válvulas, admissão e sistema de injeção, que passava a ser Bosch Motronic 2.10, permitindo extrair 300 cavalos de potência às 6500 rotações. No caso da versão RSR de competição, a potência cifrava- ▶

As linhas simples do Porsche 911 964 escondem um puro-sangue chamado Carrera RS 3.6





A enorme asa traseira denuncia a colocação do intercooler que refrigera o turbocompressor no motor do Porsche 911 964 Turbo. O motor 3.3 desenvolvia 320 cavalos às 5750 rotações

964 Turbo: o superdesportivo da família

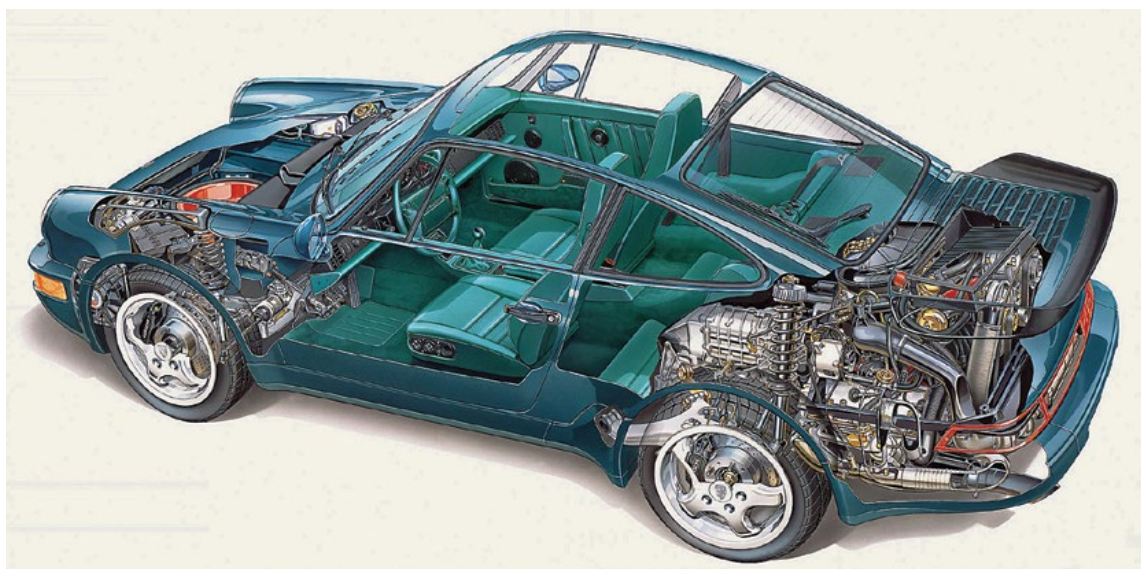
Em março de 1990, a Porsche revelou o sucessor do mítico 930 Turbo, considerado o superdesportivo da família. Baseado no chassis do 911 964, o novo Turbo mantinha-se fiel ao bloco 3.3 do 911 930, já que a marca não tinha conseguido desenvolver a tempo uma versão turbocomprimida do motor M64 de 3,6 litros de capacidade. Graças às várias modificações, o motor 3.3 desenvolvia 320 cavalos às 5750 rotações.

Em 1992 o modelo 3.3 Turbo S foi apresentado,

com mais 60 cavalos que a versão normal. Graças a novos injetores, mais pressão no turbocompressor, árvores de cames de abertura mais agressiva e interior mais espartano, o Turbo S era um dos carros mais rápidos do mundo. No total foram produzidas 86 unidades do modelo.

Finalmente em 1993, foi apresentada a versão 964 Turbo 3.6, equipada com o motor M64. Com 360 cavalos de potência às 5500 rotações, o novo motor equipou os 911 Turbo MY 1993 e MY 1994, com menos de 1500 unidades produzidas,

tornando-o num dos Porsche mais procurados desde o 959. Em 1994, no final da produção do 964 Turbo, a fábrica da Porsche utilizou 90 chassis excedentários para produzir, com a colaboração do departamento Porsche Exclusiv, uma versão especial Turbo 3.6S. Disponível com a carroçaria tradicional ou com uma frente plana no modelo Turbo S Flachbau, o Turbo 3.6S era o modelo mais potente da gama, com 385 cavalos às 5750 rotações. No total foram produzidas 3660 unidades do Porsche 911 964 Turbo.



Neste esquema é possível admirar a colocação da complexa mecânica no chassis do Porsche 911 964 Turbo, bem como o esquema de suspensão



Em estrada o 964 Turbo era um dos Porsche mais velozes. O 911 Turbo S Flachbau era o modelo mais potente da gama, com 385 cavalos às 5750 rotações



-se nos 340 cavalos. O Carrera RS 3.8 acelerava dos 0 aos 100 km/h em 4,9 segundos e dos 0 aos 200 km/h em 16,6 segundos, com uma velocidade máxima de 274 km/h.

No total foram produzidos 39 exemplares do 3.8 RS e 51 exemplares do 3.8 RSR. Produzido apenas durante o ano de 1991, o Carrera RS vendeu 2507 unidades, das quais 2282 unidades da versão Light e 76 unidades da versão Touring.

Cuidados na compra

Tal como para o 964 "normal", a Porsche prevê uma mudança de óleo a cada 10 000 quilómetros e uma revisão geral a cada 20 000 quilómetros com afinação das válvulas e troca de pastilhas de travão. Robusto e fiável, o motor do 964 Carrera RS não deverá dar problemas, desde que revisto com frequência e desde que se tenha atenção ao correto funcionamento das válvulas. Fundamental – especialmente nos primeiros modelos – o estado das peças que compõem o sistema de dupla ignição – em par-

ticular a correia de acionamento do sistema – deverá ser cuidado e respetivas peças trocadas a cada 100 000 quilómetros.

Em utilização em pista, há que ter em atenção a duração dos discos de travão, que deverão ser substituídos a cada 50 000 quilómetros, e ao disco da embraiagem que deverá ser mudado a cada 100 000 quilómetros. Uma das peças que poderá falhar é o elevador da asa traseira o que, por si só não é grave, mas que poderá levar ao sobreaquecimento do motor. Preste atenção ao estado da carroçaria, nomeadamente a sinais de maus tratos em pista ou acidente. Verifique o fundo do carro, no qual poderão ser encontradas marcas de abusos. Resistente à corrosão, o 964 Carrera RS poderá apresentar sinais de ferrugem na tampa de motor, no compartimento do mesmo. Antes de comprar um 964 Carrera RS, verifique os números de chassis (de 96RS418061 a 96RS419999) e de motor (type M64/01), procurando despistar uma potencial imitação. Para as versões Clubsport, o



Porsche

911 (964) Carrera RS 3.6

► 1991

Produção 2507 **Motor** 6 cilindros boxer (type M64/03), posição longitudinal traseira **Distribuição** 1+1 árvores de cames à cabeça, 12 válvulas **Diâmetro x Curso** 100 X 76,4 mm Cilindrada 3600 cc **Alimentação** injeção eletrônica Bosch Motronic **Potência** 260 cv DIN/6100 **Binário máximo** 325 Nm/4800 **Suspensão** independente nas quatro rodas; **dianteira**, braços transversais triangulares, molas helicoidais; **traseira**, braços oblíquos, molas helicoidais **Transmissão** traseira, caixa Getrag G50/10 de 5 vel.; **Direção** Pinhão e



cremalheira **Travões** discos ventilados, ABS **Chassis** tipo monobloco, carroçaria aço e alumínio, 2 portas e 2 lugares **Capacidade do depósito** 77 l. **Jantes/Pneus** 205/50 ZR17 / 255/40 ZR17 **Dimensões comprimento:** 4250 mm **distância entre eixos:** 2270 mm **largura:** 1650 mm **Peso** 1230 kg **Aceleração** 0-100 km/h: 5,3; **Velocidade máxima** 260 km/h

número de chassis deverá terminar em 96NS499001 – 9290, enquanto as versões RS Light e Touring deverão apresentar os números 96NS490001 – 2050.

Qual escolher?

O 964 Carrera RS é uma excelente aposta em termos de valorização, mas

também em termos de puro divertimento ao volante. Bastante populares pelo seu exotismo, a versão Light é a mais procurada pelos colecionadores. Já as versões Touring e Clubsport, embora raras, são vistas como menores; a primeira por ser demasiado equipada, e a segunda por ter sido especificada para utilização em pista. **MC**



Concorrentes do Porsche 911 Carrera RS 3.6 em Portugal



Porsche 911 Carrera RS3.6	
Preço	Não comercializado
Motor	3600 cc, 260 cv/6100 rpm, 325 Nm/4800 rpm
Peso	1230 kg
Performances	260 km/h Vel. Máxima; 0-100 km/h: 5,3 s
+	Motor vivo e performante; fiabilidade; ideal para circuito
-	Exigente em estrada; 3.6 raro e 3.8 RS inexistente
Cotação e tendência	200 000 €
Classificação	★★★★★



Audi RS2 Avant	
Preço	17 059 contos (em 1995)
Motor	2226 cc, 315 cv/6500 rpm, 410 Nm/3000 rpm
Peso	1595 kg
Performances	262 km/h Vel. Máxima; 0-100 km/h: 5,4 s
+	Mecânica de eleição; preparação "by Porsche"
-	Peso demasiado elevado; chassis demasiado "suave"
Cotação e tendência	19 000 €
Classificação	★★★★★



BMW M3 E36	
Preço	15 290 contos (em 1995)
Motor	3201 cc, 321 cv/7400 rpm, 350 Nm/3250 rpm
Peso	1440 kg
Performances	250 km/h Vel. Máxima; 0-100 km/h: 5,5 s
+	Performances; ícone desportivo; fiabilidade e acabamento
-	Resistência do sistema de travagem; limitado eletronicamente a 250 km/h
Cotação e tendência	18 000 €
Classificação	★★★★★



Honda NSX	
Preço	24 600 contos (em 1995)
Motor	2997 cc, 274 cv/7300 rpm, 283 Nm/5400 rpm
Peso	1355 kg
Performances	270 km/h Vel. Máxima; 0-100 km/h: 5,9 s
+	Linhas; exclusividade; mecânica e fiabilidade
-	Raridade e cotação elevadas; autonomia reduzida
Cotação e tendência	45 000 €
Classificação	★★★★★



Caramulo Motorfestival

— TEXTO Ricardo José Gouveia | IMAGEM Bernardo Lúcio —

Emoção rampa acima

A 11ª edição do Caramulo Motorfestival renovou os laços do Museu do Caramulo à história da rampa, disputada ao lado. Mas também elevou uma fórmula que, ano após ano, permite levar mais público a um dos melhores festivais de clássicos do país.





Como em anos anteriores, as motos e os veículos militares estiveram em evidência no Caramulo Motor-festival



Em cima e à esq.: o treinador português André Villas-Boas, com os seus Lamborghini Miura S e BAC Mono. O piloto Rafael Lobato esteve presente com o Seat Leon TCR

Muitas vezes apelidado de "Goodwood português", o Caramulo Motorfestival voltou a justificar na sua 11ª edição o epíteto, levando no primeiro fim de semana de setembro até à vila do Caramulo cerca de 30 mil pessoas e uma lista eclética de veículos clássicos e desportivos, prontos a desempenhar ao melhor nível na histórica rampa. Como tem vindo a

ser hábito, a componente desportiva foi complementada de forma excelente por exposições de veículos clássicos ao ar livre, passeios de clubes e a automobília, mas também por uma zona de alimentação bem guarnecida e ainda pelas mostras temáticas realizadas no Museu do Caramulo. Apostando claramente em atrair os pilotos profissionais, o Motorfestival juntou um lote de veteranos e alguns dos melhores pilotos do desporto automóvel nacional da atualidade.

A começar pelo sempiterno Mário de Araújo Cabral, o primeiro piloto português de Fórmula 1 que, aos 82 anos, voltou a subir a Rampa Caramulo, num Porsche 356. A "Nicha" Cabral juntaram-se ainda André Villas-Boas, Francisco Sande e Castro, João Fonseca, e Rafael Lobato. A representar o desporto automóvel no feminino, estiveram Elisabete Jacinto e Rosário Sottomayor, a mais bem-sucedida piloto de velocidade portuguesa, que se estreou no Motorfestival ao volante de um precioso

Bugatti Type 40, de 1929. Para além das bancas de venda e zonas de alimentação, o muito público que rumou até ao Caramulo pôde, durante os três dias do evento, subir a rampa bem depressa, em co-drives em verdadeiros neoclássicos como o Jaguar F-Type SVR, da Revor. O carro "00" desta edição do Motorfestival foi o elegante Maserati Ghibli, trazido pela própria Maserati. De acordo com a organização, "dez anos depois da primeira edição do Caramulo Motorfestival, não podia- ▶



A piloto de todo o terreno Elisabete Jacinto, conduziu o seu camião rampa acima; à esq.: um dos vários Ferraris presentes



Na terra e no ar. Durante o Caramulo Motorfestival os céus foram sobrevoados por aviões de demonstração



Em cima, as motos de competição juntam-se ao espetáculo, bem como os Ford Escort RS1800 bem preparados



Dos mais clássicos aos modernos e... fumarentos. Porsche 911 E, Bugatti Type 40 e Toyota Supra de Carlos Pacheco, que deu espetáculo rampa acima

mos estar mais contentes com o percurso que fizemos até agora. Ainda há muito por fazer, mas a fantástica adesão do público, o entusiasmo crescente dos aficionados, a presença de tantos pilotos de referência, e sentir que contribuimos para divulgar e desenvolver a paixão motorizada em Portugal é a nossa maior motivação para fazer mais e melhor", conclui-se. Segundos os responsáveis pelo evento, "o Caramulo Motorfestival continua a crescer, com um aumento notável das equipas femininas e in-

ternacionais, novidades a cada ano, trazendo muita velocidade e emoção a esta mítica rampa, como se viu este ano, em que se bateu o recorde da Rampa do Caramulo", rematam. Com a experiência de edições passadas, os responsáveis pelo Caramulo Motofestival voltaram a proporcionar aos vários milhares de entusiastas, que subiram até à vila um espetáculo único em Portugal, prometendo começar desde já a preparação da edição de 2017 com ainda mais emoção. **MC**

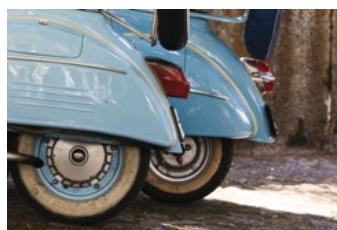


Em cima, Mercedes-Benz 190 SL. Este ano os todo o terreno militares voltaram a subir a rampa, despeitando o alcatrão

Apenas no Caramulo Motorfestival é possível juntar todo o terreno clássicos e Ferrari modernos



A presença este ano de motocicletas e bicicletas antigas voltou a animar a rampa do Caramulo



Em duas, quatro ou mesmo três rodas, participar no Caramulo Motorfestival é um acontecimento especial, como o prova este Morgan 3 Wheeler

Salvador bate recorde da rampa

A edição deste ano do Caramulo Motorfestival ficou marcada pela velocidade do piloto Pedro Salvador. Ao volante do Norma M20 FC, Salvador foi o mais rápido de sempre em onze edições de Motorfestival, batendo o recorde da mítica Rampa do Caramulo, com o tempo de 1m18,077s.

Na Rampa Histórica do Caramulo, prova coorganizada com o Núcleo de Desportos Motorizados de Leiria, em Regularidade Sport, categoria Veteranos, os vencedores foram: Francisco Lemos Ferreira e David Silva, em Morris Moke, na categoria Clássicos ven-

ceram Paulo Almeida e Bernardo Almeida, em Porsche 914 e na Categoria Desportivos a vitória foi para Fernando Mateus e António Gonçalves, em Toyota Starlet. Na categoria Modernos, os vencedores foram João Figueiredo e António Martinho, ao volante de Mazda MX5 NA. O prémio Senhoras foi atribuído à dupla Elizabeth Nobel/Elaine Nobel, em Jaguar XKR. O segundo lugar foi conquistado pela equipa Madalena Reis/Rita Saldanha, em Alfa Romeo 1900 SSC e o terceiro lugar foi atribuído à dupla Maria Patrício Gouveia/Filipa Schmidt, em Triumph TR3.



Ao volante do Norma M20 FC, Salvador foi o mais rápido de sempre em onze edições de Motorfestival, batendo o recorde da mítica Rampa do Caramulo





O AC Cobra 427 faz mesmo o chão tremer, como confirma o nosso leitor Martim Pinto de Lima



Porsche, Cobra, Capri e Vila Real

Martim Manuel Henriques Pinto de Lima, Cadaval

Amigo Adelino Dinis

Espero que esta carta o vá encontrar de boa saúde e disposição.

Venho ao seu encontro para falar de recordações de corridas e carros de anos passados. Na resenha dos Porsche em Portugal, foi mencionado um piloto de nome Alberto Graça que eu conheci. Ele era um amigo do meu pai, e como ele adepto do Sporting. Teria eu seis ou sete anos de idade, aos domingos em dia de jogo do Sporting, ele vinha buscar o meu pai para irem ao jogo, no Porsche, levando-me a mim também. Isto para um miúdo dessa idade era o máximo!

Numa visita com o meu pai ao stand da Guerim na Praça dos Restauradores, ele ofereceu-me uma miniatura de uma pick-up VW "Pão de forma", na escala 1/43, muito perfeita, em que o compartimento por de baixo da plataforma de carga tinha uma tampa que se podia abrir. Um dia o meu pai disse-me que o Alberto ia para o Brasil, e que teria falecido mais tarde por lá.

AC Cobra

No seu artigo na revista número 100 sobre o AC Cobra, dizia que estando ao lado de um a trabalhar ao ralenti tinha tido a impressão que o chão estremecia. Eu digo-lhe que não foi impressão, pois o chão estava mesmo a tremer. Eu sei isto porque em 1965 ou 66 correu no Circuito de Cascais um AC Cobra da John Willment Automobiles conduzido por Bob Olthoff, e na única volta que deu ao circuito, na zona da Boca do Inferno onde eu estava,

o chão estremeceu! Fiquei definitivamente picado pelo veneno do Cobra.

Vila Real Revival 2004

Como se deve lembrar, eu fui convidado por si para levar o meu Capri RS2600 (ao Vila Real Revival 2004) para ser conduzido por Jorge de Bagration, indo eu dentro do carro, assim como José Maria Juncadella. Foi uma jornada inesquecível de convívio com os dois pilotos em Vila Real.

Também estive a falar com Sir Stirling Moss, a quem contei que o tinha visto a correr em Montes Claros. Atualmente já não tenho o Capri, mas na vossa revista número 22, na página 40 está lá a foto do carro em Vila Real. Quanto ao

Fiat 128 Rally dessa revista, lembro-me de ter ido ver a apresentação do carro na Sociedade de Belas Artes, em 1970 ou 71.

Embora não tenha o Capri RS, tenho um Escort RS Cosworth que foi o Pace Car do Autódromo do Estoril. Se o quiser ver em foto, em maio de 1993 no Estoril, vá ao Fórum Autohoje na página dos Pace Car e lá está.

A carta já vai longa, havendo ainda muito para dizer, ficando para uma vez em que nos encontrarmos. Antes de terminar, quero deixar uma palavra de saudade carinho e amizade ao meu avô, que com a sua teimosia utilizou desde a data de compra em novo, no ano de 1933, até perto da sua morte, em 1970, o seu Citroën Rosalie 10CV Familiar de sete lugares, tendo sido esse um dos motivos que me fez gostar de carros e dos clássicos em particular. Um grande abraço deste seu amigo

R. *É muito satisfatório quando o nosso trabalho desperta boas recordações. Também a sua carta me fez recordar belos momentos vividos nos últimos anos. Bem-haja por isso e até breve. AD*



Envie as suas mensagens para:

MOTOR CLÁSSICO - Rua Policarpo Anjos, 4, 1495-742 Cruz-Quebrada - Dafundo
motorclassico@motorpress.pt

Visite o Fórum Motor Clássico em:

www.motorclassico.pt



BELANTÍQUA^{LDA}

ANTIGUIDADES - VELHARIAS
RESTAURO E ALUGUER
DE MÓVEIS

Dispomos de um Espaço Comercial, com cerca de 720m² (Área Coberta) e 1200m² (Área Exterior), onde poderá encontrar uma vasta seleção de Peças de Mobiliário e artigos de decoração para a sua Sala ou para o seu Espaço Comercial.



VISITE-NOS!

ESTRADA NACIONAL 116 - 20A 2640-578 SOBREIRO - MAFRA
TELS. 918 145 274 - TEL. 261 813 030

geral@belantiqua.pt - www.belantiqua.pt - www.facebook.com/belantiqua



Leiria Sobre Rodas

18 mil marcam presença

Os carros que “contracenaram” com James Dean, Tintin, Bucha & Estica, Bonnie & Clyde e o Santo foram algumas das estrelas que marcaram presença na edição deste ano do Leiria Sobre Rodas, que decorreu no Estádio Municipal Dr. Magalhães Pessoa, de 18 a 25 de setembro, e que atraiu 18 548 pessoas. Neste evento foram exibidos mais de cinco centenas de verdadeiras relíquias do mundo automóvel, destacando-se a presença de modelos de viaturas que ficaram eternizadas na sétima arte.

A presença de um avião F16 da Base Aérea de Monte Real, a realização de dois “crash test”, o alargamento da prova de “slalom” até à zona do Mercado Municipal, um desfile de 500 músicos de filarmónicas e um



O Leiria Sobre Rodas, no Estádio Municipal Dr. Magalhães Pessoa, atraiu 18 548 pessoas



ciclo de conferências promovido pelo Instituto Politécnico de Leiria foram alguns dos destaques do evento, que contou ainda com a prova "MotorShow LSR-Especial de Leiria", promovida pelo Núcleo de Desportos Motorizados de Leiria. Filipe Vasconcelos, da organização, destacou uma exposição de microcarros construídos nos anos 50 do século passado, tal como um aumento significativo do número de clássicos expostos. A exposição de dois carros fabricados na região nos anos 50, mas cuja comercialização não foi autorizada na época por António de Oliveira Salazar, foi outro dos atrativos do evento.

A edição deste ano do Leiria Sobre Rodas teve em exposição mais de meio milhar de viaturas, cedidas por colecionadores de todo o país, entre as quais autênticas raridades, como superdesportivos raros das marcas mais exclusivas. O desfile de clássicos pelas ruas da cidade é já faz parte da tradição do Leiria Sobre Rodas, tendo como ponto alto o polícia sinaleiro que voltou a ocupar a rotunda da Fonte Luminosa para dirigir o trânsito à boa maneira antiga. Este desfile, que marcou o encerramento do Leiria Sobre Rodas, atraiu às ruas da cidade uma autêntica multidão.



Agenda 2016

OUTUBRO

► **1 outubro**
XV DIA ALFA & LADIES CUP
Alfa Romeo Clube Portugal
alfaromeo.clube@gmail.com

► **7 a 9 outubro**
SALÃO AUTOCLÁSSICO
PORTO 2016
Eventos del Motor
www.eventosmotor.com

► **8 outubro**
ENCONTRO MENSAL
(MARINA DE CASCAIS)
SAABsPORTUGAL – Clube SAAB em Portugal
www.saabsportugal.com

► **9 outubro**
21º "VAMOS AO LEITÃO"
2CV Club do Porto
www.2cvclubdoporto.pt

► **15 outubro**
16º ANIVERSÁRIO
DO AFM
Amigos Fiat Madeira
<http://amigosfiatmadeira.pt.vu>

► **16 outubro**
ENCONTRO MENSAL
(DOCA DE ALCÂNTARA)
Clube Citroen Clássico de Portugal
clubecitroenclassicodeportugal@gmail.com

► **22 outubro**
AUTOMOBILIA DE OEIRAS
Clube Português de Automóveis Antigos
www.cpaa.pt

► **28 a 30 outubro**
ALGARVE CLASSIC FESTIVAL
Autódromo Internacional do Algarve
www.autodromodoalgarve.com

NOVEMBRO

► **12 novembro**
PASSEIO DE FIM DE ÉPOCA
2CV Club do Porto
www.2cvclubdoporto.pt

► **12 novembro**
ENCONTRO MENSAL
(MARINA DE CASCAIS)
SAABsPORTUGAL – Clube SAAB em Portugal
www.saabsportugal.com

► **19 novembro**
AUTOMOBILIA DE OEIRAS
Clube Português de Automóveis Antigos
www.cpaa.pt

► **20 novembro**
ENCONTRO MENSAL
(DOCA DE ALCÂNTARA)
Clube Citroen Clássico de Portugal
clubecitroenclassicodeportugal@gmail.com

► **26 a 27 novembro**
ESTORIL RACING FESTIVAL
Autódromo do Estoril
www.estorilracingfestival.com

DEZEMBRO

► **8 dezembro**
CONVÍVIO DE NATAL
Amigos Fiat Madeira
<http://amigosfiatmadeira.pt.vu>

► **10 dezembro**
ENCONTRO MENSAL
(MARINA DE CASCAIS)
SAABsPORTUGAL – Clube SAAB em Portugal
www.saabsportugal.com

► **18 dezembro**
ENCONTRO MENSAL/JANTAR DE NATAL
Clube Citroen Clássico de Portugal
clubecitroenclassicodeportugal@gmail.com



José Andrade



Objetos de Valor

As colecções de miniaturas automóveis produzidas no século passado pelas grandes marcas de brinquedos como a Dinky Toys, Corgi Toys, Solido ou outras dessa época, são, normalmente, fruto de muitos anos de aquisições, trocas, buscas incessantes daqueles modelos mais difíceis de encontrar e escolhas entre modelos mais baratos ou um sacrifício permitindo a compra de uma ou outra raridade. Por isto, quando se passa uma vida a alimentar este belo vício o resultado é o acumular de milhares de peças, muitas vezes guardadas e esquecidas, outras, felizmente, expostas ou armazenadas de modo a que sejam facilmente visíveis e apreciadas. Recentemente, no final do mês de setembro, foi à praça uma das colecções mais importantes do país vizinho. Pertencia a Josep Pujol, falecido em 2002, e que continha cerca de cinco mil peças. Conhecendo alguns amigos dele e portanto histórias da sua vida de colecionador (que integrou parte de um excelente documentário sobre este assunto, passado há uns anos no canal História), conheci também modelos da sua colecção e alguns familiares que durante todos estes anos resistiram a desfazer-se do precioso legado do Sr. Pujol. Surpreendentemente, a colecção apareceu à venda numa conhecida casa de leilões inglesa e o sucesso da venda cifra-se num total estimado de cerca de meio milhão de euros aos quais

é necessário adicionar mais de 20 por cento que os compradores tem de pagar sobre o preço do martelo. Uma vez que a colecção é muito semelhante às que se constituíram neste período, dei comigo a pensar nos 40/50 anos de trabalho e gozo que a reunião destes modelos deram a Josep Pujol, e que, em apenas cinco dias, se dispersou por centenas de pessoas no mundo inteiro, incluindo Portugal, convertendo-se, paralelamente, num aumento significativo nas contas bancárias dos seus

O acervo do colecionador espanhol Josep Pujol rendeu meio milhão de euros em leilão

descendentes, que embora invoquem o valor sentimental da colecção, não quiseram privar outros colecionadores de obter algumas das suas peças...

Daqui o dilema: será "justo" constituir estes maravilhosos acervos para depois serem desmembrados em algumas horas e o próprio não retirar benefício material da sua paixão? O mundo está cada vez mais materialista e como se taxa tudo o que mexe continuo a perguntar-me se é melhor vender vivo ou morto?...



Um conjunto de modelos reunidos ao longo de décadas foi dividido e distribuído por colecionadores de todo o mundo em poucos dias





O final da temporada realiza-se no Autódromo do Algarve, com a realização de 28 a 30 de outubro do Algarve Classic Festival



Algarve Classic Festival 2016

Clássicos regressam a Portimão

Dando continuidade à tradição, o final da temporada da Historic Racing internacional realiza-se no Autódromo do Algarve, com a realização de 28 a 30 de outubro do Algarve Classic Festival. Realizando-se numa das regiões de melhor clima da Europa e muito perto de inúmeras praias de sonho, o Algarve Classic Festival é, naturalmente, um evento que agrada às famílias de todos os participantes. Este é também o maior e mais importante evento de carros

históricos da Península Ibérica, reunindo em cada uma das últimas edições mais de 300 carros e 500 pilotos, provenientes de 23 países.

Este ano o programa de provas contempla as provas "Algarve 200km Sports Cars Pre-1979", dedicada aos Sports Cars e GT da década de 60 e 70, "GT & Sport Car Cup", para genuínos Pre-1966 GT e Pre-1963 Sports-cars que tenham competido no Campeonato do Mundo de Resistência, "MRL 50's Sports Cars", "Formula 3 Classic"

para monolugares de Formula 3 até 1985, "Iberian Historic Endurance", para Turismos e GT's, "90's Endurance Sports Cars & GT", que celebra as corridas de carros GT entre 1990 e 2005, "HTTC Challenge & CSS" para veículos até 1985, "Single Seater Series" dedicada aos Formula Ford, Formula Junior e semelhantes, "CNCC / LCC", campeonato português de Clássicos e Legends até 1999, e ainda o "Seven 60th Anniversary", prova que pretende festejar o 60º aniversário do Lotus Seven.

NOVO AUTOHOJE.COM

Um site mais moderno e funcional, que se adapta a todos os ecrãs:

SMARTPHONE, DESKTOP, PORTÁTIL OU TABLET.



Já online

Na vanguarda da informação Automóvel... **online.**

Caterham Cars Portugal

Novos modelos já em dezembro



A marca inglesa Caterham prepara-se para voltar em força ao mercado nacional, com a importação garantida pela Caterham Cars Portugal. De acordo com o importador, os primeiros carros chegam a Portugal no final de dezembro, sendo que serão comercializados nas versões Pack S e Pack R, de chassis curto ou longo. Segundo informação oficial, a gama em Portugal será composta pelo Caterham 165, equipado com motor Suzuki com 660cc e 81 cavalos (preço a partir de 29 950 euros), Caterham 275, equipado com motor Ford com 1596cc e 137 cavalos (preço a partir de 43 261 euros) e o topo de gama Caterham 355, equipado com motor Ford com 1999cc e 175 cavalos (preço a partir de 53 909 euros). Para mais informações visite a página oficial da marca em Portugal em www.caterhamcars.pt, ou no Facebook em www.facebook.com/caterham-carsportugal.



Clássicos de Vila Nova de Gaia

Plantar uma árvore

O grupo Clássicos de Vila Nova de Gaia (classicosdegaia@gmail.com) organizou, no passado dia 11 de setembro, mais uma “aventura” em Arouca e a Serra da Freia. A partida foi na Praia de Miramar, em Vila Nova de Gaia, seguindo o grupo por estradas nacionais até Arouca. No total compareceram 27 pessoas.



Depois do almoço, foram plantadas três árvores – um pinheiro manso, uma oliveira e um azevinho – graças à ajuda de Paulo Oliveira. No passeio estiveram presentes o NSU TT Prinz, de Manuel Almeida, o BMW 525i, de 1989, de Pedro Martins, o Peugeot 205 CTi, de 1988, de Fernando Viana, o Toyota Corolla GT, de 1981, de Romeu, o Datsun 1200

Laranja, de 1975, de Paulo Oliveira, o Opel Corsa GT, de 1985, de José Anibal, o Volvo 480 Turbo, de 1988, de Simão Ribau, o Toyota MR2, de 1982, de Fernando Nascimento, o VW 1200 “oval”, de 1955, de Simão da Silva, bem como outras máquinas que se apresentaram de surpresa, como um Fiat 600 e outro Datsun 1200.



Simão Ribau

Clube Opel Clássico Portugal Nacional em Aveiro

O Clube Opel Clássico Portugal (COCP) realizou o seu 16º Encontro Nacional, nos dias 24 e 25 de setembro, tendo como pano de fundo as terras de Ílhavo e Aveiro. Mais de duas dezenas de clássicos Opel, provenientes de norte a sul de Portugal, concentraram-se no sábado dia 24 nas instalações do Stand Justino, concessionário Opel em Aveiro. A primeira paragem da caravana COCP foi no centro de Aveiro, para uma visita à “Fábrica de

Ovos Moles”. O almoço foi servido no restaurante “O Abílio Marques”, seguindo a caravana depois em direção do Museu Marítimo de Ílhavo, onde os participantes puderam verificar o acervo composto por filmes, fotos, textos explicativos e modelos dos barcos da pesca do bacalhau. De seguida o grupo parou no Museu da Vista Alegre, onde pode contemplar algumas das peças em cerâmica da marca nacional. As atividades de domingo, dia 25, fizeram-se

acompanhar por um radioso sol, iniciando-se com o estacionamento dos Opel no Cais dos Moliceiros, em Aveiro. Fazendo jus ao cognome de “Veneza Portuguesa”, Aveiro proporcionou aos “Opelistas” um excelente passeio pelos seus canais, seguido de uma visita explicativa pelas salinas Grã Caravela. O almoço de encerramento teve lugar no restaurante “Salpoente”, onde não faltou o convívio entre todos os participantes.



ALGARVE CLASSIC FESTIVAL



A autódromo
internacional
algarve

28-30 OUTUBRO 2016



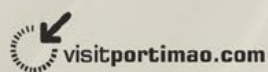
PORTIMÃO

11 CATEGORIAS / 18 CORRIDAS



INFOTICKET: +351 282 405 600

tickets@autodromodoalgarve.com • algarveclassicfestival.com



ACP Clássicos

Figueira da Foz – Lisboa em outubro

O Raid Figueira da Foz – Lisboa vai estar de volta à estrada nos próximos dias 28 e 29 de outubro. Organizada pelo ACP Clássicos, o braço do Automóvel Club de Portugal dedicado aos modelos mais antigos, a prova está aberta a todos os clássicos construídos até 31 de dezembro de 1939.

Como é tradicional, o primeiro participante sairá da Figueira da Foz de madrugada, em direção a Lisboa. O evento terminará com a chegada de todos os participantes à Igreja Matriz do Campo Grande, em Lisboa. Para mais informações, contacte o ACP Clássicos através do email acpclassicos@acp.pt, ou visite o site www.acp.pt.



Queluz Clássicos

Encontro mensal destaca DS

No passado domingo, dia 18 de setembro, realizou-se mais um encontro mensal do clube de automóveis antigos "Queluz Clássico", que contou com as habituais presenças dos seus associados. Além dos habituais exemplares da Ford, Renault, Datsun, Trabant, Fiat, Opel, este mês foi dado destaque a um bonito exemplar da Citroën, o DS conhecido entre nós pelo "Boca de Sapo".

No próximo dia 2 de outubro o Queluz Clássico realiza um passeio à Base Naval de Lisboa, sendo a partida às 9h30, no Palácio de Queluz. No domingo dia 16 de outubro, será realizado o habitual encontro mensal.



Ria Classics

Dupla Botequilha/Ferreira vence regularidade

A pesar de disputada no último sábado do mês de maio, a nova prova nacional de Regularidade para Automóveis Antigos Ria Classics, ficou marcada pela chuva, entrecortada por alguns momentos com sol. Esse facto, porém, não retirou brilho ao rali, que terminou com a vitória da dupla João Botequilha-Magda Ferreira, em Opel Kadett, de 1969.

Com partida do Montebelo Vista Alegre – inaugurado, pelo presi-

dente da República, horas antes do arranque do rali – paragem para almoço em Ovar e regresso a Ílhavo, no final do dia a dupla João Botequilha / Magda Ferreira foram os primeiros da Geral Ponderada e, simultaneamente, os vencedores da Categoria F. Os vencedores da Categoria G e segundos da Geral foram Artur Silva e Vítor Silva, em Datsun 120Y, de 1974, completando o pódio Hélder Valente e Júlia Rocha, em Mercedes 190 SL, primeiros da

Categoria E.

Com João Vieira e Teresa Vieira a serem os primeiros da D e Jorge Santos Silva e Helena Silva os líderes da C, registou-se que entre os mais antigos foi total o domínio dos eternos Ford A, num rali caracterizado por apresentar um parque automóvel muito diversificado, onde pontuavam praticamente todos os modelos que marcaram com vitórias a história dos ralis nas décadas de 50, 60 e 70.



A prova nacional de Regularidade para Automóveis Antigos Ria Classics realizou-se entre Ílhavo e Ovar



Expo Clássicos 2016

Históricos de regresso a Guimarães

Os carros dos bons velhos tempos regressam ao Multusos de Guimarães este outono e prometem despertar a nostalgia dos colecionadores e apreciadores. A nona edição do Expo Clássicos – Salão de Automóveis e Motos Antigos de Guimarães realiza-se nos dias 22 e 23 de outubro, e terá como motivo de interesse a celebração de efemérides de marcas que fazem parte da história automóvel. Para além da área central dedicada à exposição de viaturas e motos clássicas, clubes, museus e colecionadores particulares, com capacidade até duas

centenas de veículos, a galeria superior está reservada ao comércio de peças, motocicletas e velocípedes c/s motor, automobília, disponibilizando-se 70 espaços para o efeito. As inscrições já estão abertas e antevê-se, à semelhança das edições anteriores, uma grande mobilização de entusiastas dos carros antigos. Os colecionadores particulares podem participar na Expo Clássicos através da colocação de viaturas em exposição associando-se a algum clube ou museu (gratuito, permanente, nos dois dias do evento; consulte o clube da sua área de residência) ou es-

tacionando no parque de clássicos (3,00€/viatura e pulseira gratuita para o condutor, temporário e sujeito ao horário de funcionamento – 10h00/23h00 no sábado; 10h00/19h00 no domingo).

A Expo Clássicos é uma organização conjunta da Tempo Livre e do Clube de Automóveis Antigos de Guimarães (CAAG), contando com o apoio da Câmara Municipal de Guimarães e a parceria de diversas entidades públicas e privadas, destacando-se, na edição de 2016, a colaboração da Associação Momentos VW.

POUPE
COM A ASSINATURA
DIGITAL

Leia a edição integral da revista Motorclássico no seu tablet ou smartphone iOS ou Android, com todo o conteúdo da edição em papel.



DESCONTO
até **-55%**

EXPERIMENTE UMA
EDIÇÃO GRATUITA
AGORA!



Ou vá a
www.motorclassico.pt/digital



Pièce de résistance da Alfa Corse

Nas primeiras provas após a II Guerra foi notória a presença de muitos automóveis de competição que sobreviveram ao conflito. Alguns deles com histórias caricatas de como escaparam à destruição às mãos do inimigo, como os fabulosos Alfa Romeo 158 que, ainda antes do eclodir das primeiras bombas, demonstraram a sua enorme capacidade competitiva. Para os resguardar à destruição todos os Alfetta concebidos por Gioacchino Colombo foram escondidos num armazém de uma queijaria na localidade italiana de Melzo. De lá saíram só no final de 1945, para novamente dominar a competição, nas primeiras provas organizadas na Europa ainda em cicatrização. O rugir dos motores do Alfetta voltou a ouvir-se em Junho de 1946, em Saint Cloud, perto de Paris. A prova, destinada a angariar fundos para a reconstrução de vilas destruídas durante a retirada do exército alemão, tinha tido como principal mentor, Jean-Pierre Wimille. Os dois Alfetta em prova, um pilotado por Giuseppe "Nino" Farina e outro pelo próprio Wimille, acabaram por não terminar, acusando a longa

imobilização junto dos queijos de Melzo... Wimille havia estado associado à Alfa Corse desde 1938, como piloto oficial. Inicialmente ao volante dos potentes 308, como na "Coupé de la resistance", mais tarde, com os inovadores Alfetta 158. Das muitas facetas do audaz piloto gaulês (enquanto desportista, activista político e protagonista de uma vida amorosa agitada), destaco o facto de ter sido piloto-aviador pelas forças aliadas e notável membro da resistência Francesa ao invasor alemão. Ainda no início de 1938, Wimille acedera ao convite da Auto-Union, testando os seus modelos em Nürburgring. Mas, pelo ambiente político em que se embrenhara, como membro do movimento patriótico francês, recusa assinar pela equipa financiada pelo Reich. Mas. Na Alfa Romeo, também teve os seus dissabores, sendo por vezes forçado a abdicar da vitória para que ganhasse um piloto italiano. Após a Guerra, nas primeiras provas de Grande Prémio em que tomou parte, o resultado de maior destaque foi o terceiro lugar no GP das Nações, em 1946, na Suíça.

No ano seguinte, venceu o VII Grande Prémio da Suíça, com uma versão mais potente e aliageirada do original 158. No último dos três anos em que foi o principal piloto da Alfa Corse, terminou no pódio no XXXV Grande Prémio do ACF, a 18 de Julho, repetindo a proeza diante do público italiano no Grande Prémio de Itália, no Autódromo de Monza. Estava agora mais sereno na sua condução do que nos seus primeiros anos como piloto, nos anos 30, quando sofreu alguns acidentes graves.

Nascido para correr

Jean-Pierre Wimille nasceu na cidade de Paris em 1908, filho de um jornalista ligado ao desporto motorizado e dele ganhou a paixão pela velocidade e o odor a gasolina. Além da equipa Bugatti, e da Simca-Gordini, a sua ligação à Alfa Romeo remonta à época de 1931-33 em que foi proprietário de dois 8C 2300 Monza. Os dois exemplares ainda existem. Um deles na colecção Ralph Lauren e um outro, que correu em Portugal – e em particular na Ilha da Madeira – durante a década de 30, regressou à Europa, após



Marco Pestana



largos anos no Brasil.

Na sua equipa, com o seu grande amigo Raymond Sommer (mais tarde voltaram a juntar-se na Ecurie Naphtha Course) mostrou ser um piloto exímio e destemido.

Mas como muitos daqueles que ganham a imortalidade, Wimille morreu cedo, aos 40 anos. Estava ao volante de um Simca-Gordini, no

circuito de Palermo, durante os treinos do GP da Argentina, na cidade argentina de Buenos Aires, a 28 de Janeiro de 1949. A Alfa Corse tinha-lhe permitindo participar na equipa do seu amigo Amadeo Gordini, apesar de Wimille continuar a ser piloto oficial da Alfa Romeo, secundado por Farina. O malogrado piloto francês teria toda a chance de se tornar, no ano seguinte, no primeiro campeão do Mundo de Fórmula 1 pela Alfa Romeo. Seria "Nino" Farina – tomado o seu lugar como piloto principal – a ganhar esse ceptro para a equipa do quadrifoglio verde, em 1950. No ano seguinte, a Alfa Romeo repete a conquista, desta feita, com Juan Manuel Fangio, o piloto argentino que o próprio Wimille, dissera que um dia daria que falar ao vê-lo em acção nas provas argentinas em que participara. Mas nem esse facto impediu Jean-Pierre Wimille figurar na galeria dos mais notáveis pilotos de todos os tempos. Apesar de trajar em tons de azul, era um verdadeiro e rosso alfista.

Jean-Pierre Wimille tem um lugar especial no coração dos "Alfisti", graças à sua audácia e dedicação à Alfa Romeo



No topo, a Alfa Corse, com Giuseppe Farina e Jean-Pierre Wimille, com o Alfetta 158; em cima, Wimille aos comandos do Tipo 312, no Grande Prémio da Suíça de 1938



Em cima, com o Alfetta Tipo 158, no Grande Prémio de Turim de 1946. Terminou apenas meio segundo atrás de Achille Varzi, seu colega de equipa nesta ocasião e vencedor desta que alguns consideram a primeira corrida de F1

Hélio de Oliveira



Deutschland uber...parte 2

Já por várias vezes falei da obsessão da Mercedes-Benz com a qualidade, levada a extremos sem paralelo no mundo automóvel. Sempre foi apanágio da marca fazer cada vez melhor... não só do que a concorrência, mas também melhor do que a própria marca, inovando sempre onde de facto interessa. Houve tempos que as soluções estilísticas deixavam um bocado a desejar, mais parecendo que tinha ficado parada no tempo, mas onde era, e é, importante, as soluções de vanguarda estavam lá. Era preciso procurá-las... ou saber de antemão.

Um desses exemplos é o coupé da classe S, da década de 1960. Vulgarmente conhecido como SEB era oferecido na versão coupé e cabrio, e parecem ser um segredo muito bem guardado. Ainda hoje, ou melhor, principalmente hoje, com preços elevados, qualquer das versões, e das motorizações são propostas muito interessantes para adquirir, havendo meios para tal. A versão que me foi dada a experimentar, um 250 Cabrio de 1965, está num estado de conservação que não é muito normal. Não falo de restauração... é mesmo cuidado e a contínua atenção que estes automóveis requerem e precisam. Simplesmente fabuloso...

O motor pega à primeira e rapidamente estabiliza ao ralenti, com o ronronar típico do seis cilindros da marca. Muito tranquilo, muito civilizado...

Apesar de ser "só" um 250, acoplado a uma caixa de velocidades automática, este SEB começa a mover-se com uma autoridade que parece negar o relativamente pequeno motor para um automóvel deste peso. Em linguagem mais vulgar... mexe-se muito bem!

Mas a maior surpresa nem é essa. O conforto de rolamento, mesmo com a capota aberta, é deslumbrante. Refira-se que não é só da suspensão, com uma taragem perfeita para este tipo de automóvel, mas a estrutura parece feita de um bloco de aço Krupp, tal a rigidez e ausência de ruídos parasitas. Propositadamente fiz um trajecto com algum empedrado, daquele que só existe no Norte, e o SEB não emitiu o mais ligeiro queixume.

Apesar de ser "só" um 250 e com caixa automática, este SEB move-se com grande autoridade

Embora não faça muito o meu género de automóvel, é quase refrescante experimentar esta gama de sensações. Dirão os mais críticos que é submotorizado, que o motor 250 é muito pequeno, bom é o 3.5. Mas estes modelos não são sobre as prestações. Além disso, o valor de um 3.5 daria para comprar dois 250. O SEB é como um prato gourmet, feito para ser saboreado lentamente e sem grandes pressas.

Este modelo sofre na notoriedade, por comparação, com o irmão mais novo o SL Pagode. Parece que há alguma dificuldade em entender a diferença de valor. A meu ver... isto não podia ser mais errado. Pondo as coisas muito simplesmente, o SL é um carrinho comparado com o SEB.



O 250 SEB é como um prato gourmet, feito para ser saboreado lentamente e sem pressas. O conforto de rolamento, mesmo com a capota aberta, é deslumbrante

"Ferraristas" celebram aniversário

O Clube Scuderia Rampante, primeiro clube português de proprietários de veículos de marca Ferrari, celebrou no dia 17 de setembro o seu terceiro aniversário. Nascido da vontade de alguns proprietários entusiastas da marca se juntarem e partilharem a sua paixão, começaram a organizar eventos em 2007, avançando com a constituição do clube em setembro de 2013.

Compareceram no Palace Hotel de Monte Real 28 proprietários das belas máquinas Italianas, originários um pouco de todo o país, destacando-se a participação de quatro veículos provenientes da região espanhola da Galiza. Os veículos presentes representavam boa parte dos modelos produzidos em cada década, desde 1970 até 2010.

Após o almoço, que contou com a presença de 68

pessoas, a comitiva rumou à Base Aérea de Monte Real para uma visita guiada, que foi muito apreciada por todos. Celebrando-se no dia seguinte o Dia Aberto da Base Aérea, o CSR esteve presente com alguns carros em exposição permanente. O Clube Scuderia Rampante conta atualmente com 48 sócios e os interessados em inscrever-se devem utilizar o endereço geral@clubescuderiarampante.pt.



O Clube Scuderia Rampante, primeiro clube português de proprietários de veículos de marca Ferrari, celebrou no dia 17 de setembro o seu terceiro aniversário



RallySpirit 2016

Carros e pilotos prometem animar Gaia

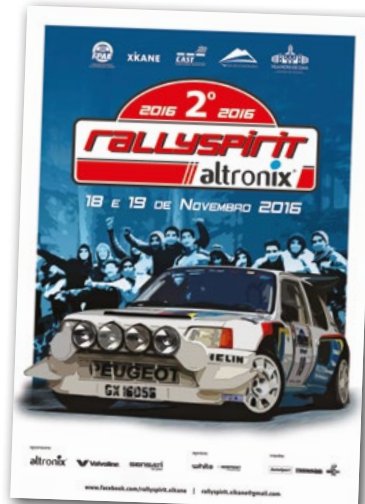
Em novembro, a cidade de Vila Nova de Gaia contará com mais um foco de interesse: o RallySpirit, prova ímpar no calendário do automobilismo nacional. Com partida, chegada e uma "Prova Espetáculo" desenhada no coração de Vila Nova de Gaia, que promete atrair milhares de espectadores, a segunda edição do RallySpirit realiza-se entre os próximos dias 18 e 19 de novembro.

O evento, que se revelou um assinalável sucesso no ano de estreia, manterá as características que lhe proporcionaram distinção dos restantes ralis nacionais, reunindo alguns dos carros e pilotos mais

emblemáticos da história do automobilismo das décadas de 70, 80, 90 e 00, mas também alguns ícones dos ralis atuais.

Com um esquema competitivo que contempla as espetaculares classificativas da Vila do Coronado, o RallySpirit tem tudo para repetir o êxito da edição de estreia. O facto de, a cerca de cinco meses da prova, a organização da Xikane e do Clube Automóvel de Santo Tirso, terem já confirmadas a presença de 40 equipas – algumas das quais internacionais – de um limite máximo de 75, só vem garantir o sucesso da prova. Para Pedro Ortigão, responsável da Xikane, "depois do sucesso da

edição de 2015, a associação de Vila Nova de Gaia ao projeto é um mais um passo à frente na evolução da prova, o que nos motiva bastante para fazermos mais e melhor", conclui. Já José Guilherme Aguiar, Vereador da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, "a associação ao RallySpirit irá constituir um êxito, quer pela quantidade e, sobretudo, qualidade, dos participantes, quer pela localização onde a prova se irá enquadrar em Vila Nova de Gaia, nas margens do Douro", remata o responsável. Mais informações sobre a prova poderão ser obtidas na página oficial da prova do Facebook, em <https://www.facebook.com/rallyspirit.xikane>.



Um recorde chamado Corolla. 50 anos de história

O carro mais popular do mundo, o Toyota Corolla, celebra este ano o seu 50º aniversário, com mais de 44 milhões de unidades vendidas em 150 países. 50 anos depois, o Corolla permanece fiel ao conceito original, com a nova geração já disponível.

O primeiro Toyota Corolla foi apresentado ao mercado japonês em 1966, nas versões de duas e quatro portas. O Corolla foi projetado para ser um "carro do povo", no entanto, apresentava uma construção de elevada qualidade e era equipado com equipamento que apenas era

disponibilizado em segmentos mais elevados.

O nome "Corolla", tem origem no termo latino "coroa de flores", tendo sido escolhido assente na premissa de que iria florescer no mercado automóvel. O que viria a acontecer três anos após o seu lançamento

no mercado, a primeira geração do Corolla tornou-se na viatura mais vendida no Japão, sendo que as vendas rapidamente se espalharam para outros países em todo o mundo.

O novo Corolla é uma viatura com o ADN da herança de 50 anos de



Com a inauguração da fábrica da Salvador Caetano, em Ovar, em 1971, com a presença de Salvador Caetano, entre outras individualidades, Portugal passa a ser o primeiro país europeu a produzir o Corolla



Ao longo dos anos, a gama Corolla manteve variantes de carroçaria coupé e sedan no catálogo, dedicadas ao mercado europeu



história, que evolui no tempo e é produzido para se adequar às diversas necessidades do mercado. Apresenta um design exterior com linhas atuais, um forte foco na qualidade sensorial, um interior mais espaçoso e um nível de tecnologia e equipamento superior. Essencialmente, o novo Corolla baseia-se na lendária qualidade, durabilidade e fiabilidade do modelo original com um design e tecnologia atuais, mantendo-se uma referência em inúmeros mercados, em todo o mundo.

A história de 50 anos do Corolla pauta-se pela constante evolução, exemplo da introdução de tecnologia e superior qualidade, é emblemático do esforço contínuo da marca Toyota em antecipar as necessidades dos clientes para produzir viaturas cada vez melhores. A gama Corolla está disponível desde 21.400€, com as motorizações 1.4 D-4D ou 1.33 Dual VVT-i, contando este ano com uma edição comemorativa do 50º aniversário, limitada a 25 unidades.



A mais recente encarnação do Corolla (11ª geração) apresenta um arrojado estilo exterior e qualidade interior

Gerações de sucesso

Foi precisamente há 50 anos, em 1966, que a primeira geração do Toyota Corolla (KE 10) foi apresentada, como um familiar competente e acessível. Equipado com o motor de geração K, de 1,1 litros e suspensão Macpherson à frente. Foi o primeiro modelo Toyota de grande sucesso a ser comercializado em Portugal.

A segunda geração do Toyota Corolla (E20) chegou em 1970, com alterações estéticas, maior distância entre eixos e um motor de 1,2 litros com 74cv. Um ano após a sua comercialização, foi apresentado o motor de 1,6 litros com 103cv. Com a inauguração da Fábrica de Ovar em 1971, Portugal passa a ser o primeiro país da Europa a produzir o Corolla.

Em 1971 sai, da fábrica de Ovar, a primeira unidade produzida na Europa, que em dez anos de produção acumularia 52 760 unidades.

Como líder de desenvolvimento, Fumio Aget-

suma tinha como objetivo conceber uma inovadora quinta geração do Corolla (E80), dizendo que deveria incorporar avanços em todas as áreas tal como o Corolla original. Este novo modelo foi o primeiro a ser desenvolvido com o auxílio de computador. Com sua frente inclinada e forma de cunha arredondada, seria o primeiro Corolla de tração dianteira.

Os modelos Coupé, de tração traseira, contavam com características desportivas, utilizando motores de 1,5 e 1,6 litros. Esta última variação, frequentemente conhecida como o Hachi-Roku (ou "oitenta e seis" em japonês), em referência ao seu código de chassis "AE86", é um modelo icónico. Com numerosos fãs, e papel importante na popularização do desporto motorizado de 'drift', faz deste modelo um dos veículos mais emblemáticos da história moderna da Toyota.

Em 1997, o Corolla tornou-se o modelo mais vendido em todo o mundo, com vendas acumuladas mundiais superiores a 22,65 milhões de unidades. Em 2013, o Corolla já tinha vendido 40 milhões de unidades em todo o mundo. 2013 trouxe a décima primeira geração Corolla, "o carro mais vendido do mundo". Com mais de 44 milhões de Corolla vendidos em 50 anos. O icónico nome Corolla promete perdurar no tempo.

Atualmente o modelo é produzido em 16 fábricas em todo o mundo, e já foram vendidas mais de 44 milhões de unidades, fazendo com que um em cada cinco veículos Toyota vendidos na história da marca, em 79 anos, seja um Corolla. Desde 2002, mais de um milhão de unidades foram vendidas anualmente em cada ano. No ano passado, um total de 3 670 unidades Corolla foram vendidas todos os dias em mais de 150 países.



Em cima, a quarta geração Corolla (E70) surgiu em 1979. À direita, a sexta geração Corolla (E90) ainda hoje é sinónimo de qualidade e robustez



Preparativos para o mundial na Ericeira

A menos de um ano do início da inauguração do Mundial 2CV Portugal 2017, Club 2CV/Dyane de Portugal (mail@club2cv-dyaneportugal.pt) veio divulgar mais informações acerca do evento internacional, que irá decorrer de 26 a 31 de julho, na praia da Ericeira. O programa do mundial vai contemplar uma demonstração de PopCross, um concurso de Desmontagem-Montagem de 2CV, a chegada de um Raid Internacional 2CV, Concursos de Elegância

de 2CV e Derivados, um passeio em Caravana a Mafra, um Museu 2CV no Palácio de Mafra, com os veículos fabricados em Portugal e com os modelos da Citroën Heritage.

Pode fazer a sua pré-inscrição até ao dia 31 de maio de 2017, usufruindo de uma redução no preço, e recebendo entre outras coisas, o "2CV Passaporte", para participar na Volta a Portugal em 2CV, um passeio que será realizado durante dez dias. Para mais informações, visite

o site oficial do Mundial 2CV Portugal 2017 em www.2cvportugal2017.pt, ou esteja atento ao Facebook do Club 2CV/Dyane de Portugal em www.facebook.com/2cvPortugal2017.



Mercedes-Benz Club Portugal

Visita ao Douro vinhateiro



Foi no passado fim de semana de 2 e 3 de julho, que o Mercedes-Benz Club Portugal (MBCP) realizou o seu encontro nacional.

Após ter celebrado em 2015 dez anos como clube oficial da marca Mercedes-Benz em Portugal, o MBCP organizou agora um encontro notável, que deixou todos os participantes extremamente satisfeitos. O local para a realização do encontro recaiu nas fantásticas paisagens do Douro vinhateiro, com passagem por Vila Real, Peso da Régua e Pinhão.

Tratando-se de um evento nacional, uma caravana de participantes partiu, respetivamente, de Lisboa e Porto, com ponto de encontro na vila da Bodiosa, Viseu, onde se realizaria o almoço no sábado, no restaurante Palmeiras. O encontro prosseguiu com a visita à oficina de restauros de automóveis clássicos Roda Clássica, na localidade de Mundão.

O ponto seguinte do encontro seria na cidade de Peso da Régua, para uma prova de vinhos nas Caves Vale do Ródó. O final do primeiro dia seria na cidade de Vila Real. No segundo dia realizou-se uma visita à Fundação Casa de Mateus. Um dos pontos de interesse do encontro nacional MBCP era a viagem entre as cidades de Vila Real e Peso da Régua, percurso que se iria realizar pela Estrada Nacional 222.

A caravana fez o restante percurso entre Pinhão e a cidade de Peso da Régua em ritmo calmo. Peso da Régua seria o último destino do encontro nacional MBCP. O último ponto de convívio entre todos os participantes seria o almoço, tendo sido o restaurante Varanda da Régua o escolhido.



No passado fim de semana de 2 e 3 de julho, o Mercedes-Benz Club Portugal realizou o seu encontro nacional



Reunião em Palmela

No passado domingo, dia 17 de julho, o grupo Opel Classic Racers realizou o seu 12º Encontro e 4º Challenge, desta feita na bonita zona de Palmela e Setúbal. O local escolhido para a concentração foi o Miradouro de Palmela, com a sua vista por toda a baía de Setúbal. Neste dia de verão, em que o forte calor se fazia sentir, contou-se com a presença de 19 automóveis

de diferentes épocas: Dois Rekord C Coupe, um Commodore A GS, um Manta A, Três Kadett C Coupe, um Kadett E Cabrio, dois Astra F GSI (um deles Caravan), um Astra G Cabrio e ainda um Astra J GTC, 7 Corsa representando as quatro primeiras gerações, com destaque para as versões GSI e OPC. Durante a manhã teve lugar o habitual Challenge, passeio com recurso a

roadbook. O trajeto escolhido contou com uma passagem pela agradável Vila de Palmela, seguindo pela N10 em direção a Azeitão e percorrendo a estrada dos Picheleiros até ao Casal da Ribeira e continuando por toda a estrada do Vale da Rasca. A prova terminou no início da Avenida Luísa Todi, mas não sem antes passar pela bonita zona da Comenda. O grupo reuniu-se novamente para

o almoço, seguido da entrega de prémios referentes ao Challenge. Para terminar o dia em grande o grupo juntou-se ao público que encheu a Avenida da Europa/Variante da Várzea: local escolhido pelo Clube de Motorismo de Setúbal (CMS) para realizar a sua primeira prova e a primeira competição na região desde o fim da Rampa da Arrábida.

João Paulo Santos



Fotos: All Wheels Photography (AWP)

Clube Português de Veteranos Volvo

21º encontro em Condeixa

O Clube Português de Veteranos Volvo (CPVV) organizou o seu 21º encontro, nos dias 17 e 18 de setembro na zona Centro, mais precisamente entre Condeixa e Coimbra. O evento iniciou-se pelas 9h30 de sábado, nas instalações da Auto Sueco, no Porto, de onde alguns dos participantes seguiram para Penela, para o almoço no Hotel Duecitània, uma unidade hoteleira recente localizada numa zona tranquila a pouco mais de 2

quilómetros de Penela. Após o almoço decorreu a Prova de Regularidade, numa extensão de 2,3 km, uma visita ao Museu do Rabaçal seguindo depois a caravana dos 20 automóveis inscritos para a Pousada de Condeixa. O dia terminou com um jantar informal nesta unidade hoteleira. Na manhã de domingo os participantes deslocaram-se para Coimbra, para uma visita bastante interessante ao Museu Nacional

Machado de Castro, seguindo-se o almoço de encerramento no Restaurante Loggia, contíguo ao museu. Criado em 1995, o CPVV tem como objetivo fomentar a conservação das viaturas da marca Volvo antigas, e recentemente alargou o período de classificação para os clássicos Volvo até ao ano de 1985. Para mais informações, regulamento e boletim de inscrição consulte www.cpvv.pt.



O CPVV tem como objetivo fomentar a conservação das viaturas Volvo antigas

Celebrando Jerez

O Historic Endurance regressou, no início de setembro, ao Circuito de Jerez, com mais de 35 formações a ocupar o traçado para mais uma jornada organizada pela Race Ready. Quase seis dezenas de pilotos puseram-se à prova, na exigente pista que celebrou 30 anos, e o resultado foi uma corrida disputada até ao fim.



O primeiro dia do Jerez 30 – La Leyenda acabou da melhor forma com uma emocionante corrida do Iberian Historic Endurance. Mais de 35 equipas formaram uma valiosa grelha, que proporcionou confrontos entusiásticos e levou à definição do vencedor até à última volta. Durante a qualificação, Francisco Albuquerque colocou o seu nome no topo da tabela de tempos. O piloto português tirou partido do icónico Ford GT40 preparado pela ASM Team e estabeleceu a melhor

marca à frente dos espanhóis Lopez/Rodriguez, que correm com um Porsche 911 3.0 RS. Os primeiros de H71 foram Ferreira/Pina Cardoso em Ford Escort RS1600. Na primeira corrida, os vencedores da categoria H76 foram os espanhóis Lopez/Rodriguez, em Porsche 911 3.0 RS. Nos H65, com a desistência do favorito Ford GT40, Carlos Barbot, em Lotus Elan 26R, venceu. Entre os H71 a discussão foi renhida, mas Francisco Pinto impôs o seu BMW 2002. A competição reservada aos modelos com motores até 1300cc foi ganha pela dupla catalã, Muset Lara/Bellmont, na estreia do seu Mini.



Corridas animadas

O segundo dia de competição a dupla Briones (Chile) e Horm (Ale-

manha) estabilizaram na frente e foram os primeiros a ver a bandeira de xadrez. Contudo, uma penali-



A armada Porsche voltou a estar presente em força. Nos H65, Carlos Cruz, em Jaguar E, foi um dos mais rápidos na pista espanhola



Turismos brilham em Jerez

As duas corridas do Classic Super Stock no Circuito de Jerez foram tão disputadas que tornaram a internacionalização da competição memorável. Carlos Dias Pedro, em Ford Escort RS2000, foi um dos grandes protagonistas do fim de semana e subiu sempre ao lugar mais alto do pódio na sua categoria, depois de dois confrontos em que as equipas discutiram posições sem se importarem com as classificações nas respetivas classes.

"Quem participou nas corridas de Jerez, a primeira prova internacional do Classic Super Stock, gostou e voltou para casa satisfeito. Obviamente que gostávamos de ter um número maior de participantes, mas só o conseguimos aumentar o número de concorrentes no estrangeiro quando as equipas que vêm gostam da experiência e querem repetir", afirmou Diogo Ferrão, responsável pela organização da competição.



As duas corridas do Classic Super Stock foram bastante disputadas. Carlos Dias Pedro, em Ford Escort RS2000, foi um dos grandes protagonistas

Na qualificação, Francisco Albuquerque foi o mais rápido, ao volante do Ford GT40 preparado pela ASM Team

zação relegou-os para segundo e deu a vitória, entre os convidados, a Botero/Orjuela. Nos H76, Jorge Lopez voltou a ser o mais feliz. Francisco Pinto voltou a ser o melhor dos H71, com o BMW branco e verde. O português protagonizou um duelo intenso com o Lotus Elan de Carlos Barbot, até este ser forçado a parar. Assim, foi acompanhado no pódio por Gutierrez/Steuer, que ficaram em segundo, e por Miguel Vaz e Fernando Soares, que chegaram ao terceiro posto com o agressivo Datsun SSS. Teves Costa e Formosinho Sanchez destacaram-se entre os H65. O Index de Performance Cuervo y Sobriños foi extremamente disputado e, no final, houve caras novas entre os vencedores. O Mini preparado pela Cars by Simon, e pilotado por Muset Lara/Bellmont, voltou a destacar-se com uma corrida muito consistente. O bom desempenho valeu-lhes a vitória entre os 1300cc.

MC

Faria invencível em Jerez

O regresso dos monolugares da Single Seater Series ao circuito espanhol de Jerez de La Frontera ficou marcado por duas corridas com pilotos cheios de sangue na guelra, muitas trocas de posição, espetáculo e um nome que se destacou entre os demais. José Pedro Faria foi a figura maior da terceira jornada da competição e venceu as duas corridas. Para Diogo Ferrão, "a chegada de mais dois rookies e dois gentlemen drivers segue a estratégia definida pela Race Ready e as corridas são prova disso", conclui.



A INVENÇÃO DE BENZ

O Patent Wagen, a invenção de Carl Benz, comemora 130 anos. Fizemos uma pequena viagem to tempo para assinalar a importância desta efeméride.



Manheim, 23 de Agosto de 1888. Fui surpreendido, no início do mês, com a informação de que a senhora Bertha Benz tinha realizado uma viagem de quase 200 quilómetros num veículo com motor. A notícia teve um eco considerável no estado de Baden, sobretudo no círculo de pessoas que acompanham o progresso industrial da região, como é o meu caso. Os testes iniciais foram noticiados no Neue Badische Landeszeitung, mas a comunidade científica não prestou muita atenção na altura. Todavia, quando soube da viagem realizada em dois dias, telegrafei ao meu bom amigo Doutor Carl Benz, que já não via há al-

guns anos, desde que abandonara a Gasmotorenfabrick Manheim, no início de 1883. O nosso relacionamento vem desde os tempos do Karlsruhe Polytechnikum, onde fomos colegas, nos anos 60. Era muito reservado, exceto quando falava da sua paixão por motores de combustão interna. O seu pai tinha trabalhado com locomotivas e era visível o fascínio que aquelas enormes máquinas que se movimentavam sozinhas exerciam no jovem Karl.

No politécnico deu nas vistas e era o favorito do professor Ferdinand Redtenbacher, um especialista dos

motores de combustão interna, que faleceu quando ainda lá estudávamos. Ele seguiu a vertente prática da sua instrução e dedicou-se à construção de pontes metálicas, mas nunca perdeu o sonho de construir um veículo que se movimentasse

pelos próprios meios, sem a prisão dos carris. Sempre admirei a sua tenacidade e sentido prático, mas

fiquei-me pelo meio académicos, assumindo ainda a responsabilidade pela revista científica do Politécnico. Agora tive a oportunidade de ver com os meus próprios olhos esta invenção e reportar aos meus colegas e alunos algumas conclusões.

Elefante na sala

Encontrei-me com o Doutor Benz na sua casa, em Manheim e fomos de imediato para a velha oficina que utiliza e onde concebeu os seus primeiros motores, ainda a dois tempos. Fiz o possível para me concentrar naquilo que me dizia, mas era difícil tirar os olhos do “elefante na sala”: um veículo de três rodas como eu nunca tinha visto. Um pouco desapontado por ter que lutar tanto pela minha aten-





No topo, o espaço reservado aos ocupantes é semelhante ao de um carro de cavalos; em cima, o leme, em baixo o estribo, do lado do passageiro



No topo, a placa de identificação deste Benz Patent Wagen, uma reprodução oficial, com a chancela do Mercedes-Benz Classic Center; em cima, procedimento de arranque, um misto de jeito e força...

ção, o anfitrião cedeu e apresentou a sua criação. O motor está atrás, com uma enorme roda horizontal que é o volante de motor. O cilindro onde se dá a descarga de energia decorrente da explosão é também horizontal. Para a explosão se iniciar, é preciso algo para inflamar a mistura, pelo que o Doutor Benz concebeu um dispositivo que, utilizando corrente elétrica, faz uma faísca, dando origem à detonação da mistura ar/benzina. O movimento do cilindro é depois convertido em energia circular, pelo volante do motor e depois transmitido a um tubo transversal, por meio de uma cinta de couro. Este tubo apresenta, nas duas extremidades, uma engrenagem ligada às rodas através de uma corrente. É notória a semelhança de alguns componentes com os velo-

cípedes, nomeadamente nas rodas e na transmissão. Com os carros de cavalos partilha as molas de lâmina na suspensão traseira e a estrutura geral, que se diferencia sobretudo na parte de trás, que acomoda o motor. Para comandar este engenho misterioso, temos uma alavanca que, segundo percebi, é um governador de velocidade, e um estranho leme, para escolher a direção que pretendemos seguir. O Doutor Benz, ajudado de forma

bastante descoordenada por mim, ainda atarantado com a assimilação das novidades, empurrou o seu carro sem cavalos até à rua. O engenho é bastante leve, o que facilita a operação. O inventor confessa – com um sorriso amarelado – que até à viagem da sua esposa, o veículo tinha percorrido maior distância graças a energia humana...



De seguida, Benz diz-me que vai precisar da minha ajuda para colocar o motor a trabalhar. É então

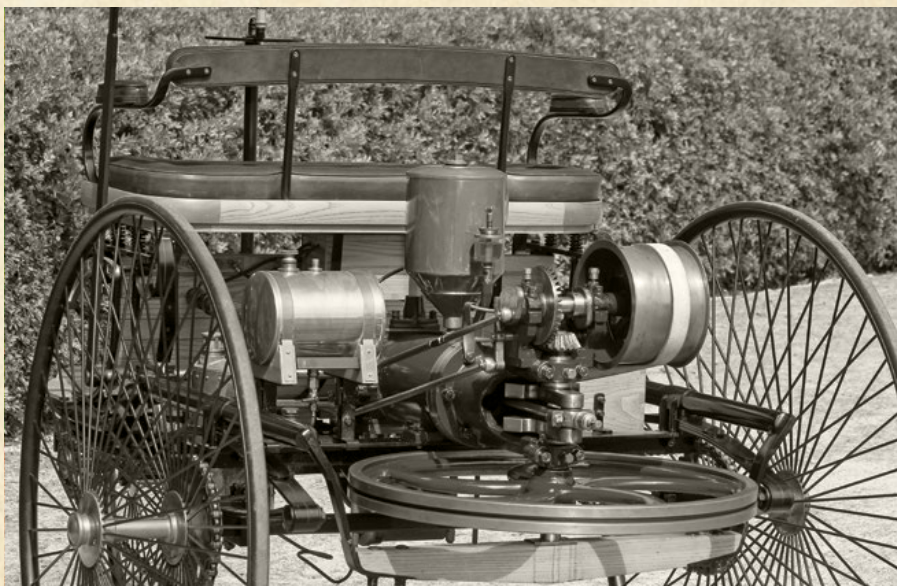
que reparo que tem uma mão com ligadura. Diz-me que, na última vez em que o colocou a trabalhar, demorou mais a tirar a mão e levou um "coice". Admito que fiquei um pouco preocupado. Quando era mais novo, também levei um coice, mas de um cavalo! A culpa foi minha, que me coloquei a jeito, mas se esta máquina também dava coices, então uma das suas vantagens face ao hipomóvel desaparecia. Pareceu-me ver o Doutor Benz a rir baixinho. Também existe a possibilidade de estar a gozar comigo. Mas não. Um cavalheiro tão reservado...

Procedimento de arranque

Para colocar o motor em funcionamento, há que respeitar um processo com alguma complexidade. ►



Em cima, é bem visível um dos copos de lubrificação do motor. O basculante, no topo, empurra a mola, deixando cair o óleo gota a gota



Praticamente todos os elementos de um motor de combustão interna estão presentes neste pioneiro veículo. O cilindro deitado é uma das suas particularidades; a transmissão é por corrente



Começamos por preparar o combustível. Existem dois depósitos e abrimos a torneira do chamado “reserva”, para colocar uma quantidade satisfatória no depósito principal. Depois verificamos se temos energia elétrica, necessária para a inflamação. Com um parafuso fechamos o contacto. Conferimos depois que o governador de velocidade se encontra totalmente para trás, imobilizando o carro. Há em seguida que regular a quantidade de ar que o motor recebe. Tal operação é efetuada rodando um tubo sobre outro, descobrindo ou tapando orifícios (janelas). Mais orifícios à vista, mais ar entra para o cilindro. Mas para fazer o motor arrancar, descobrimos apenas um e parcialmente. Depois, – e foi nesta

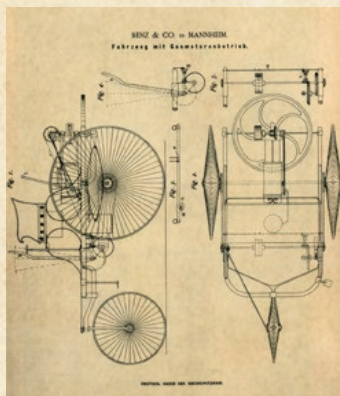
fase que desempenhei um papel importante, devido à temporária incapacidade manual do Doutor Benz – temos que rodar o volante do motor, com toda a força, até o motor começar a funcionar. Tantas vezes quantas as necessárias. Neste caso, foram meia dúzia. A expectativa era grande e a comoção, avultada, de tal ordem que me lembrei do que senti quando ouvi, do lado de fora do quarto onde nasceu, o primeiro

choro da minha filha. Um misto de euforia, curiosidade e... medo! Junto ao regulador do ar, o Dou-

tor Benz usou a sua mão boa e a experiência de milhares de tentativas, para administrar a quantidade necessária de oxigénio ao recém-nascido. Puf-Puf-Puf-Puf. A máquina vive!

«Adalhelm, suba para aqui, mein freund!», indicou o criador do engenho. Explicou-me rapidamente o funcionamento do governador

de velocidade, que eu passei a operar com a mão esquerda, e o leme da pequena roda dianteira, que me ocupou a direita. Achei mais estranho e contranatura o segundo. Num hipomóvel, os cavalos seguem a estrada. Com as rédeas regulamos sobretudo a velocidade. Aqui, temos que fazer tudo! Com muito respeito – um cientista não admite medo, mesmo quando as pernas tremem como “grünen sticks”... – empurro gentilmente a alavanca para a frente. As rodas giram e começamos a andar! Fico tão nervoso, que mexo a mão direita e guinamos vertiginosamente à esquerda. Que diabo! Isto é mais difícil do que parece. À medida que a velocidade aumenta ou diminui, o som do motor modifica-se.





À dir.: uma das poucas concessões modernas desta reprodução: a bateria; a pequena roda comanda a quantidade de ar para a mistura



Rodas semelhantes às dos velocípedes; em baixo, esq.: o girar do volante de motor estabelece o contacto; à dir: depósito secundário de combustível



Ou parece ficar sem fôlego ou fica mais grave. Benz, ao meu lado, vai contorcendo o braço, regulando a quantidade de ar no meu lado do banco. Diz-me que talvez seja possível alcançar uma velocidade de 20 km/h. «Comigo ao leme, nem penses, "kamerad"!», digo para os meus botões...

As imperfeições do piso fazem o nosso veículo trepidar de forma assustadora. Sem aviso, um cão sem dono atravessa-se à nossa frente. Fico aterrorizado, mas consigo puxar o "governador" para trás, reduzindo a velocidade sem atingir o distraído canídeo! Registo com mágoa que o Doutor Benz não confiou nas minhas capacidades de evitar a tragédia: saltou borda fora à vista do animal...

Depois de percorridos alguns quilómetros, paramos. O motor aquece muito e é preciso verificar se a lubrificação está a ser eficiente. Os pequenos reservatórios vão pingando – a fundo perdido – gotas de óleo, para evitar a fricção de metal com metal. O reservatório de água em cobre não impede que esta entre em ebulição a cada 20 minutos. Há que esperar um pouco, antes de podermos regressar. É uma boa altura para uma reflexão sobre

este invento, com muitas promessas e tantas limitações. Terá futuro? Eis que chega um grupo de crianças

e começa a fazer perguntas. «Mein Herr, o que é isto? Os vossos cavalos fugiram? Isto anda sozinho? Muito depressa? Quanto custa?».

O Doutor Benz procurava responder a cada uma das perguntas, enquanto aqueles pequenos cérebros assimilavam as informações. Olhos esbugalhados. Expressões de espanto e entusiasmo.

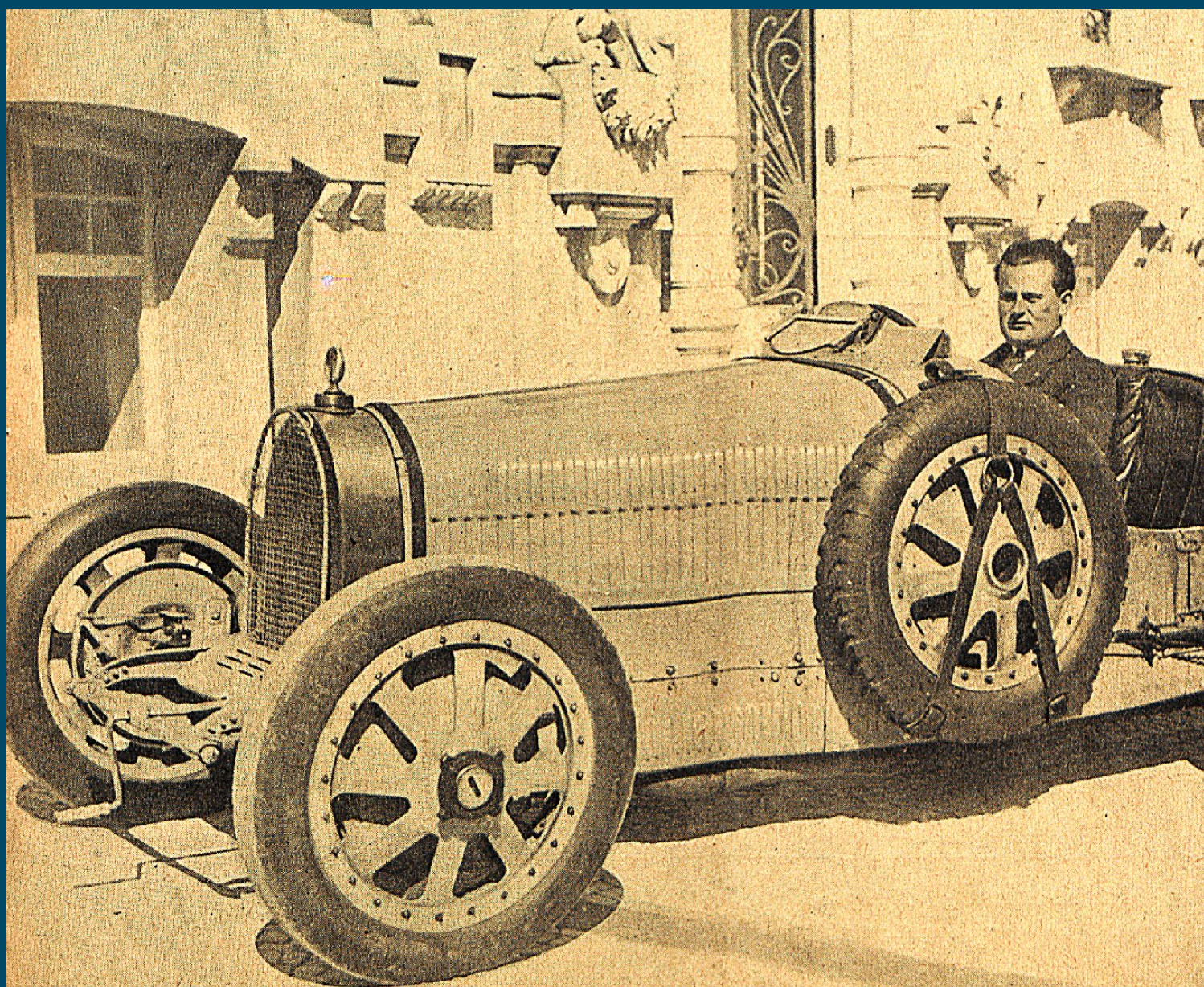
Colocámos o motor em funcionamento, subimos para os nossos lugares e arrancámos, seguidos dos jovens inquisidores. E foi assim que percebi que o próprio Futuro decretou o futuro desta invenção, deste... "automóvel"...

Este Benz Patent Wagen é uma réplica oficial sancionada pelo Mercedes-Benz Classic Center de Estugarda com o número 114. É propriedade da Mercedes-Benz Portugal, a quem agradecemos a possibilidade de realizar esta viagem no tempo e a oportunidade de ficcionar o primeiro ensaio de um "automóvel". Um grande bem-haja também a Carl Benz, pela sua gloriosa invenção.

**Adelino Dinis*

***Rui Botas*





O primeiro Bugatti 35 de Henrique Lehrfeld (parte 2)

— TEXTO José Barros Rodrigues | IMAGEM Coleção do autor —

Um sonho muito efêmero

Henrique Lehrfeld importou um 35C em Abril de 1930 e vendeu-o em Maio desse ano a um entusiasta dos automóveis, embora com muito menos experiência, chamado Adalberto Mendonça Marques. No seu currículo tinha apenas uma prova e foi exactamente na altura da compra do 35C que começou a distribuir em Portugal a marca francesa Donnet.



Adalberto Mendonça Marques posa orgulhoso no seu novo automóvel de competição, o Bugatti 35C, adquirido uns meses antes por Henrique Lehrfeld

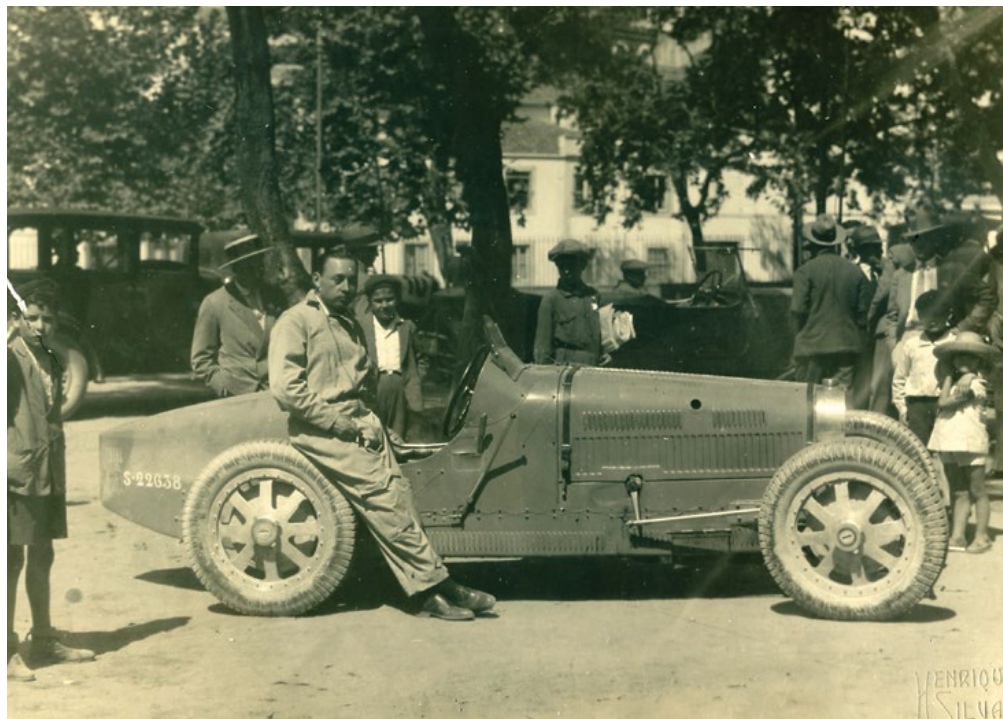
Quilómetro lançado das Caldas da Rainha Um ciclo pouco virtuoso

Cerca de um mês depois da prova de Setúbal, Adalberto Marques da Fonseca compareceu no II km Lançado das Caldas da Rainha, voltando a disputar a superioridade teórica a Henrique Lehrfeld. Mas havia qualquer coisa no ar, ainda antes da competição, que não descansava os principais observadores. A imprensa destacava que "na véspera da corrida, achava-se afixado num «placard» que existia à entrada do Casino um agradecimento de Adalberto Marques a Henrique Lehrfeld pela cedência do indispensável carburante para a corrida, o que lhe havia sido assegurado pelo ACP." Os jornalistas presentes não perceberam logo as razões daquele cartaz que podia ser lido como uma ironia de Adalberto Marques porque, a verdade é que o piloto

do 35C acabou por não participar na prova com o pretexto oficial de não ter gasolina. Sabemos que a afinação da "mistura" queimada pelos motores destas viaturas de competição na década de 1930 era difícil, devido ao delicado equilíbrio entre o rendimento e a detonação. Será que Adalberto Marques terá pedido a Lehrfeld que lhe providenciasse a encomenda a França, ou então a sua fórmula e que este terá prometido facultá-la, recusando-se à última da hora? A verdade é que sem combustível adequado para poder extrapolar do motor do Bugatti todo o seu rendimento e utilizando apenas a gasolina normal daquela época não havia possibilidades de se ter uma participação digna. Adalberto ficaria assim inconsolável e, uma vez mais, frustrado com aspectos

regulamentares da competição que deveriam estar a cargo dos organizadores. O público da prova, no entanto, deverá ter vivenciado este facto, uns com mágoa por não assistirem a um duelo que podia ser interessante, outros com humor, como ressalta deste comentário publicado na revista O Volante: "Adalberto Marques, apesar de ter ido para as Caldas sem carburante, colocou o seu carro na meta de partida. Um espectador espirituoso teve esta saída: o melhor é atar este carro ao carro do Lehrfeld com uma corda, porque assim fica garantido com o 2º lugar..."

Quis assim a ironia do destino que Adalberto Marques iniciasse e acabasse a sua carreira desportiva no cenário das Caldas da Rainha, num ciclo que, afinal, não se mostrou muito virtuoso.



Nas Caldas, Henrique Lehrfeld bateu o recorde do Quilómetro Lançado em Portugal, correndo descontraído sem a oposição de Adalberto Marques que não participou por não ter o combustível especial para o seu Bugatti

Após o III Quilómetro de Arranque do Campo Grande, algo deve ter alterado o raciocínio de Henrique Lehrfeld que, com o Bugatti ainda bem fresco na sua posse, decidiu-se pela sua venda. Logo após a prova, Lehrfeld mostrou com grande detalhe o seu «Grand Prix» a Abílio Nunes dos Santos, mas o piloto amador já tinha desenhado o final

da sua carreira como automobilista desportivo. Por outro lado, Lehrfeld tinha afirmado na sua primeira entrevista que pensava "alternar na condução do carro com o Dr. Manuel Queiroz", pressupondo talvez um aluguer destinado a amortizar a viatura. Eliminada a hipótese de Abílio Nunes dos Santos ficar com o Bugatti, ou de Manuel Queiroz correr com ele, pagando a sua utilização, Lehrfeld virou-se para outra possibilidade que lhe terá surgido

por circulação de informação no meio restrito dos importadores de automóveis sedeados em Lisboa. Com efeito, Adalberto Mendonça Marques um dos sócios da recente Sociedade de Automóveis Luso-Brasileira, importador da marca francesa Donnet, terá manifestado interesse em adquirir o belo bólido azul. E o negócio terá sido concluído muito rapidamente, pois a viatura foi logo registada em Maio em nome da empresa de Marques. Quais terão ▶

Uma sociedade sem sucesso

O fracasso do negócio Donnet

Nos anos trinta havia umas boas dezenas de marcas com distribuição no nosso país. Mas a maior parte delas, em parte até devido a essa atomização, não tinham volumes expressivos de vendas. No princípio dessa década criou-se mais uma empresa, a Sociedade de Automóveis Luso-Brasileira, para relançar no nosso país a marca francesa Donnet, que tinha tido até então um papel com alguma

relevância no mercado nacional, tendo vendido na década anterior cerca de nove dezenas de automóveis entre nós, o que não era despendendo. Um dos sócios desta empresa era, precisamente, o orgulhoso piloto do Bugatti 35C, Adalberto Marques. A par da aventura da competição, o negócio também não correu bem. Na verdade, o dinheiro investido na empresa de distribuição automóvel, a Sociedade de Automóveis Luso-Brasileira, estava longe de ter sido ressarcido com a actividade entretanto gerada pois nos primeiros seis meses, após o arranque da empresa, apenas se venderam três automóveis Donnet – e não sabemos se não terão sido meras viaturas de demonstração para os sócios, sem proveitos financeiros. E no ano seguinte apenas se verificou o registo de uma unidade, promovendo-se então a dissolução da sociedade.

A Sociedade de Automóveis Luso-Brasileira, representante da marca francesa de automóveis Donnet, era formalmente a proprietária do Bugatti 35C, ex-Lehrfeld.

"DONNET"
VARIOS MODELOS
PARA ENTREGA IMEDIATA

RAPIDO
SEGURO
ELEGANTE
ESPACOSO

DISTINTO
ECONOMICO
SILENCIOSO
CONFORTAVEL

Suspensão magnífica
Máxima economia

7 cv. - 4 cil.
10 cv. - 6 cil.
40 cv.

29.000\$00

Visitem
o nosso novo
"Stand"

Representantes exclusivos: SOC. DE AUTOMOVEIS LUSO-BRASILEIRA, L.^{da}
Rua Rodrigues da Fonseca, 27
Lisboa, N. 4017

Acutam-se agências na Província

O Quilómetro de Arranque
EM SETÚBAL

foi um grande triunfo para os pneus

DUNLOP

Classificação geral

AUTOMÓVEIS

1.º — Ex.ª Sr. Henrique Lehrfeld em «Bugatti» à média de 118,304 Kms. por hora.
2.º — Ex.ª Sr. Adalberto Mendonça Marques em «Bugatti» à média de 112,079 Kms. à hora.

MOTOCICLETES

1.º — à média de 104,712 kms. por hora
2.º — " " " 101,838 " " "
3.º — " " " 101,666 " " "
4.º — " " " 100,502 " " "
5.º — " " " 95,923 " " "
6.º — " " " 88,551 " " "

TODOS COM

DUNLOP

O PNEU DOS CAMPEÕES

O Quilómetro de arranque de Setúbal proporcionou à Dunlop uma campanha de publicidade onde os resultados dos dois Bugatti mereciam natural destaque.



Adalberto Marques na sua prova de estreia, no Quilómetro de Arranque de Setúbal fez melhor do que Lehrfeld, no mesmo carro, na prova do Campo Grande

As provas do Bugatti 35C #4930 em Portugal

DATA	PROVA	PILOTO	Nº	CLASS.
20/04/1930	III km Arranque do Campo Grande	Henrique Lehrfeld	17	1º
04/08/1930	I km Arranque de Setúbal	Adalberto Marques	14	2º
07/09/1930	II km Lançado das Caldas da Rainha	Adalberto Marques		NP

sido as motivações deste entusiasta recente cujo currículo se resumia a uma participação na primeira edição do Quilómetro Lançado das Caldas da Rainha, em 12 de Agosto de 1929, ao volante de um Jean Gras – onde obteve a 4ª posição na categoria «Corrida» e o 2º lugar na classe – é uma pergunta sem resposta imediata, embora não nos pareça complicado entrever a vontade de ter protagonismo numa modalidade que decerto acarinhava por razões pessoais e profissionais.

Lehrfeld, entretanto, adquiriu um novo Bugatti, desta feita um 35B – com 2300 cc e compressor – e não quis correr riscos na primeira edição do Quilómetro de Arranque de Setúbal, disputada a 4 de Agosto, escrevendo ao piloto francês e seu particular amigo Guy Bouriat a pedir conselhos muito específicos sobre a forma de conduzir o seu novo veículo numa prova de arranque.

Em Setúbal, Marques foi o primeiro a sair e fez 112,079 km/h. Os espectadores mais avisados recordaram-se, nessa altura, do resultado obtido por Lehrfeld em Lisboa, que não chegou aos 105 km/h. O ambiente ter-se-á adensado no momento da partida e Lehrfeld terá sentido essa tensão: um falhanço seu seria difícil de superar pois tinha subido um degrau na competitividade da sua viatura e não podia passar pela vergonha de ser batido pelo seu anterior automóvel. No entanto, o arrojo do piloto – e o favor da organização da prova que o deixou efectuar duas passagens – sobrepôs-se aos eventuais nervos e Lehrfeld superou a marca de Adalberto Marques, estabelecendo um novo referencial no contexto das provas de arranque, com uma média de 118,304 km/h. Adalberto Marques, no final da prova, manifestou um compreensível nervosismo perante os resultados questionando-se sobre a autorização que terá sido concedida ao seu adversário para efectuar duas passagens cronometradas. No entanto, os organizadores

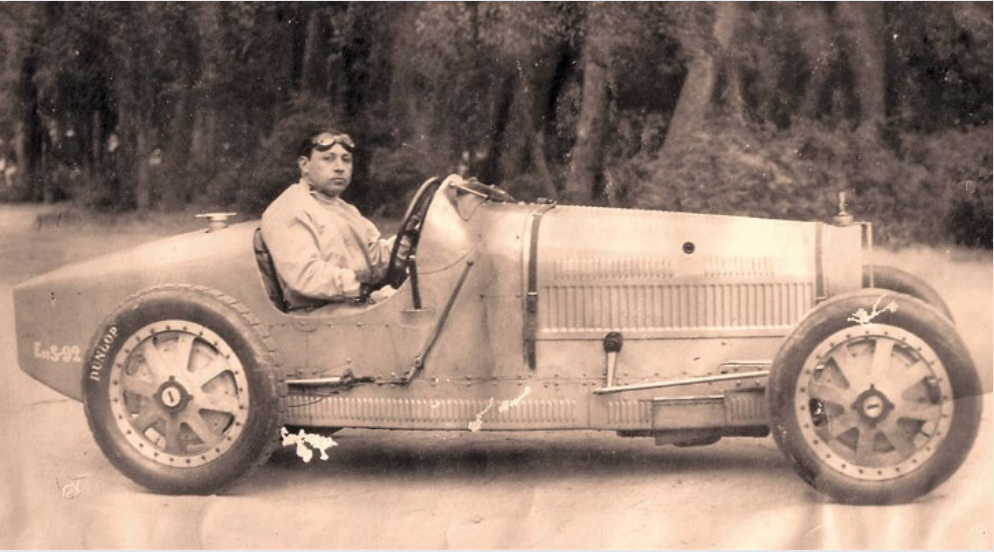
Para onde foi o Bugatti?

Um mistério insondável

A notícia da venda do 35C de Adalberto Mendonça Marques não avança nenhuma informação sobre o comprador. Sabe-se que, na altura, a situação profissional do empresário não deveria ser a melhor. O facto de não se ter dado com maior precisão o perfil do comprador do belo «Grand Prix» alimentou até uma lenda de que o automóvel teria sido desmontado, armazenado em caixotes e guardado num sítio secreto algures

na margem sul do Tejo. Um outro facto que adensa o mistério deste automóvel consiste na falta do destrato do registo de propriedade que tinha ficado a cargo de Adalberto Marques desde Maio de 1930 e que nunca foi actualizado, depois da suposta venda do automóvel que deverá ter ocorrido em finais de Novembro ou em princípios de Dezembro desse ano. Mas o mais razoável é admitir que a viatura deverá ter sido exportada

em 1930 – muito provavelmente, através dos conhecimentos que Adalberto terá estabelecido com a alta direcção da marca francesa Donnet – e que se tenha negligenciado a eliminação do registo, uma vez que nessa época não havia fiscalidade pendente, como um imposto de circulação ou outra taxa similar, que ameaçasse as finanças do empresário. De Adalberto Mendonça Marques, contudo, nunca mais se ouviu falar.



O Bugatti 35C importado por Lehrfeld em 1930 nunca teve matrícula definitiva, circulando com uma matrícula provisória atribuída aos retalhistas de automóveis. Depois da notícia da venda deste automóvel, em Dezembro de 1930, nunca mais se soube nada dele, o que adensou o mistério à sua volta.

rapidamente impuseram o seu ponto de vista e Marques resignou-se à sua segunda posição. Em Setembro, o piloto do 35C compareceu nas Caldas da Rainha, mas viu-se impossibilitado de participar por não ter combustível apropriado para a sua exigente máquina. A conjugação de vários factos negativos – o insucesso no comércio automóvel e os conflitos permanentes na competição – determinou uma decisão imediata do piloto do 35C. Um mês

depois, quando se começou a falar do Quilómetro Lançado do Mindelo, ainda se especulou sobre a possibilidade de Adalberto Marques se deslocar ao Norte. Mas o piloto nunca terá demonstrado a menor intenção de comparecer no Porto. A última – e única – prova do Bugatti 35C, nas mãos de Adalberto que, depois deste frenesim, desapareceria sem deixar rasto, seria afinal o Quilómetro de Arranque de Setúbal. O entusiasmo do jo-

vem empresário pela competição tinha arrefecido drasticamente e uma pequena notícia, publicada em meados de Dezembro quase à margem do noticiário habitual da revista O Volante dava conta do fim do sonho de abraçar uma carreira de piloto amador: "Adalberto Marques vendeu, há pouco, o Bugatti que possuía e que tinha comprado a Henrique Lehrfeld."

Por vontade do autor, o artigo não obedece ao acordo ortográfico. **MC**



Porque o tempo é imprevisível.

Uniroyal, o pneu de chuva. Muito bom em piso molhado ... muito melhor com piso seco.





O PNEU DE CHUVA
O VERDADEIRO PNEU "ALL SEASON"
PARA PORTUGAL



NOVA
TECNOLOGIA
PELE DE TUBARÃO

ALTA PERFORMANCE
PARA IR MAIS LONGE

Zona Industrial da Pedrulha, Lt. 12 Mealhada | 3050-183 Casal Comba | GPS: 40.370384, - 8.483487 | Tel.: (+351) 231 244 200 | Fax: (+351) 231 244 201 | www.abtyres.pt | abtsuporte1@abtyres.pt



Ford RS200 #6 da Diabolique

TEXTO Adelino Dinis | IMAGEM Pedro Lopes

Início de uma história diferente

Trinta anos após o acidente que marcou a edição de 1986 do Rali de Portugal, levámos o Ford RS200 da Diabolique à estrada da Lagoa Azul, num elogio à vida, à história e à paixão pelo desporto automóvel, aproveitando para contar o percurso deste mítico exemplar.

A "estrada da Lagoa Azul" – oficialmente Nacional 9-1 – integra atualmente o Parque Natural Sintra-Cascais. Numa manhã de verão, estou junto ao Ford RS200 #6, perto da zona de início do famoso troço que levava dezenas de milhares de pessoas para a beira da estrada, a ver passar os melhores carros de corrida do mundo. Com os Grupo B, os ralis atingiram o seu nível máximo de popularidade. Parte do seu irresistível apelo era a procura incessante dos limites. Os carros de Grupo B ultrapassaram esses limites. Eram demasiado potentes, demasiado rápidos e mesmo de-

masiado difíceis de conduzir, até para os melhores pilotos. Em 1986, essa realidade era evidente, mas a competição era tão forte – com a Lancia, a Audi, a Peugeot, a Austin-Rover, a Ford em luta acesa – que todas as preocupações ficaram em segundo plano. O público não resistia a este fantástico espetáculo e queria fazer parte dele, tanto quanto possível. Mas no dia deste regresso, não há público. É um dia normal. E o RS200 vai partilhar a estrada com o trânsito mundano, obrigado a um limite de 90 km/h, como todos os outros veículos.

O Ford está, para já, em descanso. Aprecio as suas formas justas e bem torneadas de automóvel desportivo. É bem diferente da imagem de ▶





utilitário com esteroides dos seus adversários da época. O RS200 nasceu como protótipo dos ralis, com tudo aquilo de que necessitava para competir e ganhar. Agora é um objeto histórico, obsoleto para a competição, mas imediatamente reconhecível para muitas das pessoas que passam por nós. Uns olham com espanto, outros buzina e acenam. Um ou dois param para tirar uma foto.

No interior não há grandes surpresas. Tablier em plástico preto, polvilhado de instrumentação. A bacquet é muito envolvente e o

volante tem uma excelente pega. O comando da caixa de velocidades é típico da Ford, para palmas de mão generosas. Corta-corrente na posição on, rodamos a chave da ignição e um ronco poderoso inunda o habitáculo. O quatro cilindros turbo está mesmo atrás de nós e a insonorização não era uma preocupação fundamental, dada a utilização em vista. A caixa de velocidades exige muita intenção e há que acelerar forte para vencer a inércia. Esta atua de forma mais violenta na transmissão. Sentimos a complexidade do sistema integral nas vibrações e resistências na dire-

ção, que é assistida. A visibilidade para a frente é excelente, para trás, muito limitada.

A baixa rotação, o motor produz mais barulho do que potência. Mesmo neste primeiro contacto, é notório que, a partir das 4500 rotações, com o turbo a respirar em pleno, a situação é bem diferente. Se o primeiro pontapé nas costas não der calafrios, é só esperar uma fração de segundo, para ter as quatro rodas (com pneus de estrada, nesta ocasião) a lutar contra a descarga brutal de potência. É altura de lembrar o motivo porque estou ali, naquele local em concreto.

O ímpeto de aproximar os limites do RS200 vai ter que ficar para o segundo fôlego do ensaio. Umas centenas de metros depois, estou na zona mais rápida do antigo troço, onde os Grupo B passavam a mais de 200 à hora. A seguir começa a descida. Eu tenho tempo para tudo, até para olhar com atenção a Curva da Água pelo retrovisor e pensar que, por muito que desejemos, não se pode mudar a história...

Os RS200 da Diabolique

O primeiro contacto da equipa Diabolique com o novo carro de ralis da

A colocação do motor em posição central traseira e a caixa de velocidades à frente permitiam uma distribuição de massas que privilegia o equilíbrio e a tração



O escritório da notável dupla Joaquim Santos/Miguel Oliveira, que aqui disputou três ralis; em baixo, jantes em magnésio, calçadas para esta ocasião com pneus de estrada



A instrumentação secundária estava agrupada ao centro



Ford foi em 1985. Miguel Oliveira, Joaquim Santos, Joaquim Bessa e o Presidente da Ford Lusitana, Udo Kruse viajaram até Boreham e andaram à pendura num dos protótipos do RS200, conduzidos por Malcolm Wilson. A Diabolique era o mais próximo que existia de uma equipa oficial Ford em Portugal, sobretudo quando passou a ajudar Udo Kruse a implementar um variado programa de competição em Portugal – seguindo as diretrizes de Stuart Turner, então responsável pelo departamento de Competição da Ford Europa. Com o apoio da prestigiada

e bem organizada equipa de Miguel Oliveira, a Ford lançou o programa “Onde está o Ás?”, para descobrir novos pilotos e relançou a Fórmula Ford, momentos muito importantes para o nosso automobilismo. Mas a Diabolique era, antes de mais, uma equipa de ralis. Quando os Ford Escort RS1800 chegaram ao fim da sua carreira desportiva, o RS200 era o passo natural, até para fazer frente à equipa Renault Galp, então apetrechada com o Renault 5 Turbo e campeã nacional em 1985. Depois dessa visita a Boreham, a Diabolique comprou um RS200, que

lhe seria entregue logo que a fábrica da Reliant conseguisse produzir essa unidade. Rapidamente se percebeu, no início de 1986, que esse carro não estaria pronto antes do início do campeonato nacional, marcado para o Rallye Sopete – Póvoa do Varzim, com início a 31 de janeiro. Joaquim Bessa, da Diabolique, lembra-se que, em novembro de 1985 a equipa oficial da Ford, com os pilotos Stig Blomqvist, Kalle Grundell e Malcolm Wilson, veio a Portugal testar, numa operação coordenada pela Diabolique. Em Janeiro voltaram e, nessa altura, um dos carros que

trouxeram foi emprestado à Diabolique para esta primeira prova, enquanto se preparava outra solução. Na prova da Póvoa, organizada pelo Targa Clube, apesar da grande expectativa que suscitou este primeiro confronto entre o RS200 e o 5 Turbo, o carro inglês durou pouco, já que a caixa de velocidades partiu no início do primeiro troço.

Rallye de Portugal

A seguir vinha a prova mais importante do ano, o Rallye de Portugal e a Diabolique precisava de um RS200. A Ford Europa conseguiu ►

Uma posição de condução excelente, com boa visibilidade para a frente e o motor a respirar mesmo atrás das nossas costas



O conta-rotações em lugar destacado, como convém num automóvel de competição. Nesta caso, a vida começa por volta das 5000 rotações!

disponibilizar em condições muito especiais, o seu chassis número 6, que fazia parte do grupo dos protótipos. Estes automóveis não só foram responsáveis pelo intenso programa de testes de evolução do modelo, como também estiveram envolvidos em diversas ações de promoção em toda a Europa. Em princípio, estes protótipos eram destruídos após cumprirem a sua função. Todavia, o chassis 6 escapou a esse destino, graças à relação que Udo Kruse e a Diabolique estabeleceram com a casa-mãe e acabou por ser oferecido à equipa portuguesa, depois de con-

vertido para condução à esquerda. Joaquim Bessa conta-nos: "Nós estávamos à espera do nosso RS200, que não ficaria pronto tão cedo e o chassis 6 permitiu-nos participar no campeonato nacional entretanto. O nosso plano era, assim que ficasse pronto o nosso carro (que seria o chassis 72) o #6 passaria a ser o muleto, para treinos ou para algo que fosse necessário." Recebido na véspera do início do Rallye de Portugal e decorado já no Estoril, o RS200 #6 fez um shake-down na madrugada do dia 5 de março. "O Joaquim Santos e eu

fizemos o troço da Lagoa Azul já passava das duas da manhã, para ver se estava tudo bem. Não tivemos problemas." Algumas horas depois, deu-se o histórico acidente, já várias vezes analisado. Apesar das conhecidas consequências do despiste, o RS200 sofreu poucos danos e nenhum significativo. No dia 21 de março, estava pronto para enfrentar a concorrência nacional no Rallye da Figueira da Foz e Região Centro. Dois dias depois, apesar de alguns problemas na caixa de velocidades, a Diabolique e o RS200 somaram uma vitória, a primeira do

RS200 num campeonato nacional. Quase um mês depois, a 18 de abril, estava tudo pronto para a quarta prova do campeonato nacional de ralis, no Rali do Porto, organizado já com novas indicações da FISA, após o Rali da Córsega. O rali foi disputado na Serra da Freita e o RS200 da Diabolique teve aqui um acidente que danificou substancialmente o chassis, de forma a obrigar o seu regresso a Inglaterra.

Chega o #72

A próxima prova era o Rallye Rota do Sol, de 2 a 4 de Maio. O RS200



Motor com dupla árvore de cames, 16 válvulas e turbo, que podia debitar até 500 cavalos de potência em 1986



Ford
RS200 Gr. B
► 1986



Produção 200 (incluindo modelos de estrada) **Motor** 4 cilindros em linha, posição longitudinal central traseira **Distribuição** duas árvores de cames à cabeça; 16 válvulas **Diâmetro x Curso** 86 X 77,6 mm **Cilindrada** 1802 cc **Alimentação** injeção Bosch Motronic e turbocompressor Garrett T3 **Potência** 350/450 cv DIN/7500-8000 rpm **Binário** 489 Nm/5500 rpm **Suspensão dianteira** independente, triângulos sobrepostos; **traseira** independente, triângulos sobrepostos; duas molas helicoidais por roda; **Transmissão** integral, caixa manual de 5 vel. + MA; diferencial autoblocante **Direção** pinhão e cremalheira; 1,8 voltas entre extremos **Travões** discos ventilados; **Chassis** estrutura em aço, carroçaria em fibra, duas portas e dois lugares **Capacidade do depósito** 100l **Jan-tes/Pneus** 15 / 245/40 16 **Dimensões comprimento** 4000 mm **distância entre eixos** 2530 mm **largura** 1750 mm **Peso** 1050 kg **Prestações vel. máxima:** 200-240 km/h **0-100 km/h:** 3,5-4,5 s

#72 ainda não estava pronto e o #6 tinha várias semanas de trabalho antes de poder regressar à competição. "Foram dias difíceis" – revela Joaquim Bessa. "Mandámos os nossos mecânicos para a fábrica, ajudar a acabar o #72. Retiramos várias peças do #6, que estavam mais evoluídas – nessa altura recebíamos peças novas todas as semanas, mas eram escassas – e montámos no #72. Chegámos na véspera do Rota do Sol e lembro-me que ficámos até às cinco da manhã a terminar a decoração para partir. A Renault pressionou muito para

que fizéssemos as verificações a tempo, mas conseguimos!" Estava em jogo o campeonato nacional e sabia-se que, em boas condições, o RS200 seria imbatível. A dupla Santos/Oliveira dominou da primeira à última etapa, permitindo ao #72 a vitória na estreia. Nas provas seguintes problemas diversos de fiabilidade impediram resultados capazes de recolocar a equipa na luta pelo título, mas nas duas últimas provas, Rallye Alto Tâmega e Lois Algarve, a Diabolique dominou novamente de fio a pavio. O RS200 #72, ao qual fora atribuída a matri-

cula portuguesa JV-99-80, estava no pico de desenvolvimento e, uma vez resolvidos alguns problemas de fiabilidade. Entretanto, o RS200 #6 recuperava das suas maleitas. Como logo no início de maio foi decidido banir os Grupo B, Miguel Oliveira decidiu que, depois de totalmente reparado, este carro deveria receber uma carroçaria de estrada, mantendo toda a mecânica de Grupo B, uma combinação que fazia todo o sentido para um verdadeiro entusiasta de automóveis. A carroçaria original de competição foi guardada. ►

Com um motor explosivo quando o turbo "enche", o RS200 exibe um grande equilíbrio e proporciona uma experiência de condução inesquecível



O chassis #6 recebeu a matrícula portuguesa QR-25-52 em 1989. Durante cerca de 20 anos, ambos os RS200 partilharam a garagem com outras máquinas da Diabolique. Há alguns tempo, Manuel Ferrão comprou os dois RS200 e uma quantidade impressionante de peças suplentes. Guardou o #6, que recuperou a sua carroçaria de competição e vendeu o #72 ao conhecido colecionador espanhol Teo Martin. Ambos os exemplares continuam a ser apresentados e disfrutados pelos seus proprietários em acontecimentos selecionados.

O teste

Alguns dias depois do regresso à Lagoa Azul, fomos ao Autódromo do Estoril, para podermos andar mais

depressa com o RS200. Na nossa box, Luis Moutinho, que fez uma revisão profunda aos dois RS200 da Diabolique após a sua longa hibernação, assegurava o funcionamento da máquina.

O dia estava seco e o Ford mantinha os seus pneus de estrada, que lhe conferiam bastante menos aderência do que a que tinha nos seus dias de competição. À saída das boxes é aparente o ímpeto do motor, cuja potência atualmente é estimada entre 400 e 450 cavalos. No final da época de 1986, o #72 ter-se-á aproximado dos 500 cavalos em algumas ocasiões.

O turbo tem algum tempo de resposta e quando "enche", entramos noutra nível de desempenho. Mesmo a direito, existem perdas de aderência

dos pneus. Mas a eficiência e equilíbrio do RS200 são a toda a prova, sem tendência sub ou sobreviradora. Na variante, galga os corretores como se não estivessem lá e até apetece atalhar caminho pela terra, tal a solidez e tração que demonstra. Os travões são muito potentes, como pude verificar depois de, na reta da meta, ter superado confortavelmente os 200 km/h a cerca de 7000 rotações (mil ou mesmo duas mil abaixo do que chegava a ser utilizado em competição...) Nesta ocasião, o elo mais fraco são mesmo os pneus que, por outro lado, me permitem conhecer as reações benignas do Ford quando passamos os limites, a uma velocidade mais baixa. Apesar da direção assistida, a firmeza necessária para operar a caixa de velocidades e a

concentração necessária para apontar e disparar o turbo no momento certo, contribuem para uma condução exigente em termos físicos. E isto em circuito, sem a imprevisibilidade de um troço de ralis.

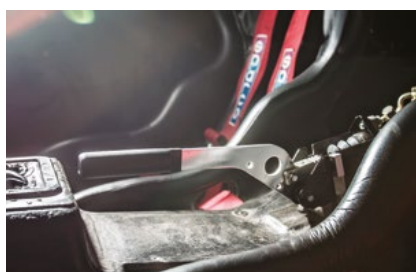
Pertencendo a um conjunto de automóveis de competição brutais, analógicos e excessivos, os carros de Grupo B continuam a ser máquinas impressionantes de conduzir. O RS200 #6 da Diabolique permanece como um dos mais relevantes exemplares nacionais desta espécie apaixonante.

Agradecemos a colaboração do Parque Natural Sintra-Cascais, do Autódromo do Estoril, de Manuel Ferrão, Joaquim Bessa, Luis Moutinho, Anne da Câmara e João Pedro Lima para a realização deste artigo.

MC



A coque multimateriais tem uma rigidez impressionante; já a carroçaria em Kevlaré leve e de acabamento simples e imperfeito



Travão de mão hidráulico e pormenor das saídas de ar na cobertura em acrílico do compartimento do motor



O Pai do RS200

Aproveitando uma ida a Inglaterra, trocámos algumas palavras com Stuart Turner, copiloto, team manager na BMC e na Ford e o grande responsável pelo projeto do Ford RS200.



Stuart Turner implementou uma estratégia totalmente diferente na competição da Ford Europa, dando início ao programa do RS200

Quando Stuart Turner voltou a ocupar o lugar de principal responsável máximo pelo departamento de competição, em 1983, a situação era quase desesperada. O magnífico Escort que tantos títulos dera à Oval Azul, estava em fim de carreira e o seu substituto, o Escort RS 1700, mantinha a principal característica que tornara o "velho" Escort obsoleto: a tração traseira. Turner desligou dois projetos da máquina. Além do RS 1700, também ficou pelo caminho o C100 de Grupo C. Quando visitei Stuart Turner, em Inglaterra, contou-me: "Precisávamos de um carro de ralis cons-

truído do zero, com transmissão integral. O RS200 foi um projeto de raiz, utilizando o que de melhor a Ford tinha. O design foi feito pela Ghia. Pediram-me um caderno de encargos e eu disse-lhes que queria um Porsche-Sierra! A principal alteração que fizemos ao projeto foi relativa ao parabrisas. A Ghia desenhou-o com uma inclinação de superdesportivo. Nós colocámo-lo mais direito, para a visibilidade necessária nos ralis."

Turner estabeleceu três linhas de investimento no automobilismo, que assentavam na descoberta de novos talentos, através de concursos a nível nacional, na Fórmula Ford e



Stuart Turner e Peter Ashcroft, então Ford Motorsport Manager; em baixo, maquete do projeto da Ghia



no investimento nos ralis, quer ao mais alto nível, quer também nos diversos campeonatos nacionais. Voltado ao RS200, os testes começaram em 1985 e a homologação chegou em fevereiro do ano seguinte. Perguntei a Stuart Turner se recordava algo sobre o Rallye de Portugal de 1986. "Não me lembro de pormenores, mas estava em Boreham, numa reunião, quando alguém nos veio avisar que um dos nossos carros tinha tido um acidente e que havia vítimas mortais. Apesar de conhecermos os riscos do desporto automóvel, ficámos muito abalados." Alguns meses depois, o Grupo B teve final anunciado, uma decisão

sobretudo penalizante para o projeto da Ford, que estaria na máxima força em 1987... "Quando soube da notícia, à noite, disse à minha mulher que não sabia se ainda teria trabalho no dia seguinte..." A luta passou a ser vender todos os RS200 de estrada e fechar o programa com o mínimo possível de prejuízo. "Lembro-me que um dos meus colaboradores, Mike Walton, que acompanhava a produção dos RS200 na Reliant, em Tamworth, meligou. Disse-me que tinha tido um incêndio num armazém vizinho daquele onde armazenámos os RS200 por vender. Ficou na dúvida se deveria afastar os carros para outra localização ou

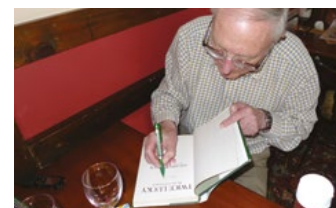
Momentos-chave Diabolique e RS200



1 - A Diabolique com Peter Ashcroft e Udo Cruze, em Boreham, 1985 2 - O RS200 #6, após o acidente no Rallye de Portugal 3 - no Rali da Suécia de 1986 Kalle Grundel e Benny Melander foram ao pódio, o melhor resultado do RS200 no WRC 4 - O RS200 #6 com a carroçaria civil, pronto para regressar a Portugal 5 - Luis Moutinho com os RS200 #72 (primeiro plano) e #6, após a revisão profunda a que foram sujeitos

chega-los mais perto do fogo..." Em 1992 foi vendido o último RS200 e finalmente Stuart Turner fechou esse dossier. Já está reformado há alguns anos, mas continua a acompanhar o desporto automóvel e é um ativista do Motor Sport Safety Fund. Mais do que uma incontornável figura do desporto automóvel, dono de uma capacidade oratória inigualável, Stuart Turner é grande senhor.

Agradecemos a colaboração de Stuart Turner e de Richard Heseltine para a realização deste artigo. Aconselhamos também a visita da página www.motorsportsafetyfund.com **MC**



Stuart Turner assinando um exemplar da sua biografia, "Twice Lucky" e junto ao Ford Fiesta que utilizava quando o visitámos

Fiat 600 Savio Jungla

TEXTO Adelino Dinis | IMAGEM Miguel Moniz

Sempre em férias

Simples, divertido e prático, o Jungla é um símbolo do contributo que os pequenos especialistas de carroçarias, como a Savio, deram à indústria automóvel, até meados dos anos 90.





Os italianos têm uma palavra exata para designar este tipo de automóvel, o que é muito adequado, visto que foram eles que os inventaram. Chama-se Spiaggina e para quem fale alguma coisa de italiano, é evidente a associação a "spiaggia", que significa praia. As "Spiaggina" são então

viaturas para o Verão. Normalmente sem portas, sem capota digna desse nome e com um interior simples e resistente à água, baseadas num modelo utilitário, para uma condução fácil, desprendida e fiável (ninguém gosta de chegar atrasado à praia...) Esta designação generalizada surgiu em 1958, com o Savio Spiaggina, que tinha por base o Fiat 500 Nuova e teve em Aristóteles Onassis e Gianni Agnelli como

proprietários. A Ghia pegou na ideia e, com os seus Jolly (500 e 600) iniciou a produção em pequena série destes modelos, muito mais dispendiosos do que os irmãos utilitários que lhes emprestavam a mecânica e a carroçaria. Vários pequenos construtores de carroçarias aproveitaram a moda e, durante algum tempo, este tipo de veículos surgiu nos locais mais elegantes da Riviera Italiana ou ►

Mais simples e panorâmico, só com o para-brisas rebatido



Nestas condições, convém que a temperatura seja amena; em cima, pormenor do apoio do para-brisas, quando está rebatido

da Côte d'Azur. Mas os custos de produção individual eram muito elevados e o público a que era dirigido, naturalmente finito.

A solução estava em criar algo mais versátil e passível de ser produzido em maior escala. A British Motor Corporation foi a primeira a avançar, porque Alec Issigonis já tinha previsto utilizar a mecânica do Mini num veículo todo o terreno ligeiro, que pudesse ter uma utilização militar. O conceito era interessante, mas este derivado do Mini chamado Moke tinha uma distância ao solo muito limitada. A utilização para

além de um estradão de terra bem acabado, estava fora de causa. Ficou a utilização civil, virada para o lazer e atividades ao ar livre, de preferência, com bom tempo, para não ser obrigado a transformar o Mini Moke numa tenda com rodas...

Projeto partilhado

Reza a lenda que foi o próprio Gianni Agnelli, o grande chefe da Fiat, que entusiasmou os seus engenheiros a pensarem num concorrente para o Mini Moke. Aqui a doutrina diverge, mas o mais provável é que, depois de definido o conceito, a Fiat tenha

chutado a bola para a Savio – foi um passe curto, porque ficava mesmo ali ao lado – que estava bem familiarizada com os modelos Fiat e tinha produzido o Spiaggina original. Em conjunto, Fiat e Savio gizaram um veículo em chapa de aço, com a mecânica do 600D, e portas com armação de metal e revestimento em lona impermeável. Estas não eram de utilização obrigatória e facilmente se removiam, para que o Jungla estivesse mais de acordo com a ideia original de carro de praia. A simplicidade era o mote, com apenas um limpa-para-brisas,

do lado do condutor. Não era suposto que andasse à chuva, apenas do interior à prova de salpicos, mas dispunha de uma capota rudimentar. A mecânica de quatro cilindros, refrigerada a água, estava comprovadíssima e, apesar de um pouco mais caro do que o 600D, este era um automóvel com um preço razoável. A sua lotação máxima era de quatro pessoas mais 40 quilogramas de carga. Em alternativa, podia transportar 250 quilos, mas apenas com o condutor a bordo. A maior parte dos cerca de 3200 exemplares teve uma utilização de



A Savio foi fundada em Turim, em 1919; note-se o depósito de combustível, de 31 litros, montado à frente



Fiat
600 Savio Jungla
► 1965-1974



Produção c. 3200 **Motor** 4 cilindros em linha, posição longitudinal traseira; refrigeração a água **Distribuição** árvore de cames lateral; 8 válvulas à cabeça **Diâmetro x Curso** 62 X 63,5 mm **Cilindrada** 767 cc **Alimentação** carburador Solex C28 PIB ou Weber 28 ICP **Potência** 29 cv DIN (32 SAE)/4800 rpm **Binário** 50 Nm/2500 rpm **Suspensão** dianteira independente, com molas de lâmina transversais e barras de torção, com amortecedores telescópicos; **traseira** independente, com braços oscilantes, molas helicoidais e amortecedores telescópicos **Transmissão** traseira, caixa manual de 4 vel. + MA; **Direção** parafuso e rolete **Travões** de tambor, com comando hidráulico **Chassis** tipo plataforma, com carroçaria em chapa de aço, aberta, duas portas e quatro lugares **Capacidade do depósito** 31 l **Jantes/Pneus** 14 / 5.20x14 **Dimensões comprimento** 3210 mm **distância entre eixos** 2000 mm **largura** 1350 mm **Peso** 580 kg **Prestações vel. máxima:** 95 km/h **Consumo médio:** 6 l/100 km

lazer, mas sem dúvida que alguns foram direcionados para o trabalho. Comparativamente com os seus rivais britânico e francês, a produção do Savio Jungla foi muito limitada: o Mini Moke atingiu perto de 50 000 unidades, o Citroën Méhari, que apareceu só em 1968, chegou quase aos 145 000 exemplares.

Jungla madeirense

Este impecável Fiat 600 Savio Jungla é de 1966 e está na ilha da Madeira, propriedade do jornalista Filipe Ramos. É sempre difícil garantir que se trata do único do seu género ►



Bastante espaço em largura para o pequeno quatro cilindros do 600D. As rodas, tampões e simensões dos pneus são as mesmas do Fiat 1100



Um painel de instrumentos muito simples, com um volante do Fiat 600; o termômetro é um acréscimo posterior. De série existe apenas uma luz de alarme



Com apenas 29 cavalos, o Savio Jungla tem uma velocidade máxima de 95 km/h

em Portugal, mas não conhecemos outro, porque o modelo, produzido entre 1966 e 1974, nunca foi comercializado em Portugal. Trata-se de um modelo ideal para o clima temperado da Ilha da Madeira e deu certamente muito satisfação aos seus proprietários anteriores e também ao atual. Provando as suas qualidades de estradista, subimos à Encumeada, num dia atipicamente frio. O para-brisas rebatível é uma ideia romântica, mas com temperaturas amenas. Com a aragem do Atlântico a jogar contra, a partir dos 60/70 quilômetros por hora, não é muito agradável. Felizmente, coube ao Richard Heseltine, meu colega in-

glês, a tarefa de levar o "Jungla" até lá acima. À paisagem deslumbrante juntou-se também um pouco de sol e a nossa sessão fotográfica foi, a partir de então, muito agradável. Saímos um pouco da estrada e, se as irregularidades do terreno não forem grandes, o Jungla mostra-se bastante capaz. A potência não é muita (29 cavalos), mas a tração é boa e os limites são mais no que diz respeito ao ângulo ventral (a distância do solo à carroçaria entre os eixos) vá que os ângulos de ataque e de saída são generosos. A carroçaria quase parece cortada à faca, mas tem muitos detalhes interessantes, como as rodas dianteiras

descobertas, os simpáticos faróis do 600 e uma silhueta de brinquedo. É um automóvel com muito "boa onda", que diverte não só os seus passageiros, mas também todos aqueles que o veem passar. Ao volante, deparamo-nos com todas as características do 600D, com exceção da carroçaria envolvente. Não há. Só mesmo por baixo. As portas são mesmo levezinhas e, com o para-brisas para a frente, sentimo-nos mesmo em cima do Jungla. Mais tipo caiaque do que automóvel. O quatro cilindros com 767 cc está montado atrás do eixo posterior, com a caixa de quatro veloci-

dades ligeiramente à frente. A sonoridade crepitante é acompanhada de alguma genica no arranque. Em ritmo de passeio, finalidade para a qual foi realmente concebido, o Jungla cumpre com muito brio. Até os travões de tambor, escondidos pelos belos tampões do Fiat 1100, estão perfeitamente à altura para controlar este peso-pluma, com tudo para continuar a ser a estrela de qualquer festa de Verão, com ou sem praia.

Agradecemos a colaboração de Filipe Ramos, Richard Heseltine e Marco Pestana para a realização deste ensaio.

MC



“Savio fare”

Antonio e Giuseppe Savio começaram a trabalhar numa empresa de carros de cavalos, propriedade de Marcelle Alessio, em 1899. Vinte anos depois, fundaram a sua empresa.

A Carrozzeria Savio, na Via Tiziano, em Turim, dedicou-se a “vestir” automóveis. Produziram centenas de carroçarias para a Itala, mas colaboraram com Ceirano, Lancia, OM, Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Ansaldo e Fiat. A utilização pioneira de sinoblocos distingue a qualidade dos seus trabalhos neste período. A II Guerra deixou as instalações da Savio praticamente destruídas e apenas Giuseppe, continuou com a atividade.

Em 1954 o controlo da firma passa para Alfredo Caracciolo e as instalações passam

para Borgo San Pietro de Moncalieri, a alguns quilómetros de Turim.

Nesta fase, surgem modelos barrocos e futuristas como o Savio Torpedo Marina (desenhado por Mario Felice Boano), mas também o elegante Savio 1300 Coupe, de 1961, quase preconizando o Lancia Fulvia coupe de 1965.

Eram modelos produzidos em quantidade reduzida até à chegada do 600 Jungla, um veículo pensado para o lazer e para as atividades ao ar livre. Foi desenvolvido em conjunto com a Fiat,

que delegou a produção na Savio. Produziram-se mais de 3200 exemplares. A par do Jungla, a Savio desenvolveu também o Albarella, com mecânica do Fiat 500. Outros modelos foram surgindo, com base mecânica do Fiat 124 e 125, mas sempre com números de produção muito limitados. Mais tarde, a Savio dedicou-se à produção de protótipos, de ambulâncias e clínicas móveis, bem como de veículos blindados. Atualmente o grupo Savio inclui outro nome famoso dedicado às carroçarias: a Boneschi.



Em cima, 1500 Convertibile e 600 Torpedo Marina (1968) À esq.: Albarella e Jungla (1968); em baixo, 1300 Coupe (1961) e Savio 124 Coupe e 125 Estate (1968)



Peugeot 403 Berline

TEXTO Adelino Dinis | IMAGEM Miguel Moniz

Leão vistoso

Com o Funchal como cenário, o famoso 403 verde de Paulo Gomes, é um embaixador perfeito do gosto e cuidado que os entusiastas madeirenses dedicam aos seus clássicos.





Com o 403, lançado em 1955, a Peugeot manteve a sua estratégia de modelo único declinado em várias carroçarias, introduzida com o 203, em 1948. Este último manteve-se em produção até 1960, fornecendo um modelo de entrada para a Peugeot. O 403 pertencia a um segmento superior, com motor de 1,5 litros e oito cavalos fiscais, face ao 1,3 litros do 203, mas este seria também utilizado no 403-Sept, a partir de 1959. Com carroçarias para todo o tipo de utilização, o 403 existia como berlina,

break, cabriolet e pick-up, mas não como coupé. Pelo menos, oficialmente, já que a Darl'mat, a Chapron e a Pichon-Parat construíram alguns protótipos. As prestações estavam em alta face ao 203, com 130/135 km/h de velocidade máxima, face aos 120 km/h do modelo mais antigo, mas o peso a mais requeria boa parte dos 13 cavalos adicionais para um incremento modesto nas acelerações e recuperações. Esteticamente, o 403 apresentava um ar mais consentâneo com a década de 50. A habitabilidade e espaço interior também saíram reforçados

com a atualização. Ao volante, rapidamente se percebem as qualidades que tornaram este Peugeot o primeiro modelo da marca a ultrapassar um milhão de unidades produzidas. Bastante recatado em termos de ruído, com uma nota elevada a isolar os passageiros do exterior, é um automóvel que inspira confiança e assegura um nível de conforto muito elevado. A caixa sincronizada de quatro velocidades, com comando à coluna de direção, é muito fácil de utilizar e o quatro cilindros, à falta de verdadeiro músculo, tem muito empenho em desfeitear a mais íngreme ►

Muito suave e confortável, o 403 conduz-se na ponta dos dedos, desde que esteja a rolar. Quando imobilizado, a direção exige um pouco mais de esforço



A partir de 1959, a utilização do leão no topo do capô foi proibida, para proteger os peões, em caso de atropelamento

escalada. Este ensaio foi realizado na ilha da Madeira, onde este 403 verde é um dos Peugeot clássicos mais famosos. O seu proprietário, Paulo Gomes, é um dos grandes defensores da marca do leão e da sua história na Madeira. Especialista em peças Peugeot, ficou fascinado com a quantidade de acessórios de personalização disponíveis para o 403 na época. Com uma silhueta austera, estes pequenos detalhes acrescentam distinção e exclusividade ao venerável modelo. Paulo Gomes procura há vários anos, nos especialistas e na internet, os

acessórios mais raros e a verdade é que o seu 403 fica muito interessante e praticamente único com as suas opções. O principal fornecedor é a G. H., fundada por Georges Hérincourt, que já produzia equipamentos semelhantes para o 203 e outros modelos franceses da época. Neste exemplar, fornece a falsa entrada de ar dianteira, bem como as igualmente falsas grelhas de saída de ar laterais traseiras. Também as pequenas barbatanas que encimam os guarda-lamas dianteiros têm esta proveniência. Quase todos estes

elementos são em aço inoxidável. No interior, a prateleira cromada colocada acima do tablier é também da GH. Outro importante fornecedor de peças para o 403 era a Robri. Para este exemplar forneceu o friso lateral que, em vários exemplares permitia combinar uma segunda cor. Também da Robri são as aplicações junto às cavas das rodas, bem como as peças de revestimento exterior do pilar A. Um dos acessórios mais desejados são as belas jantes de raios produzidas pela Robergel, inicialmente cromadas, mas que muitos proprietários optavam por pintar, pela falta

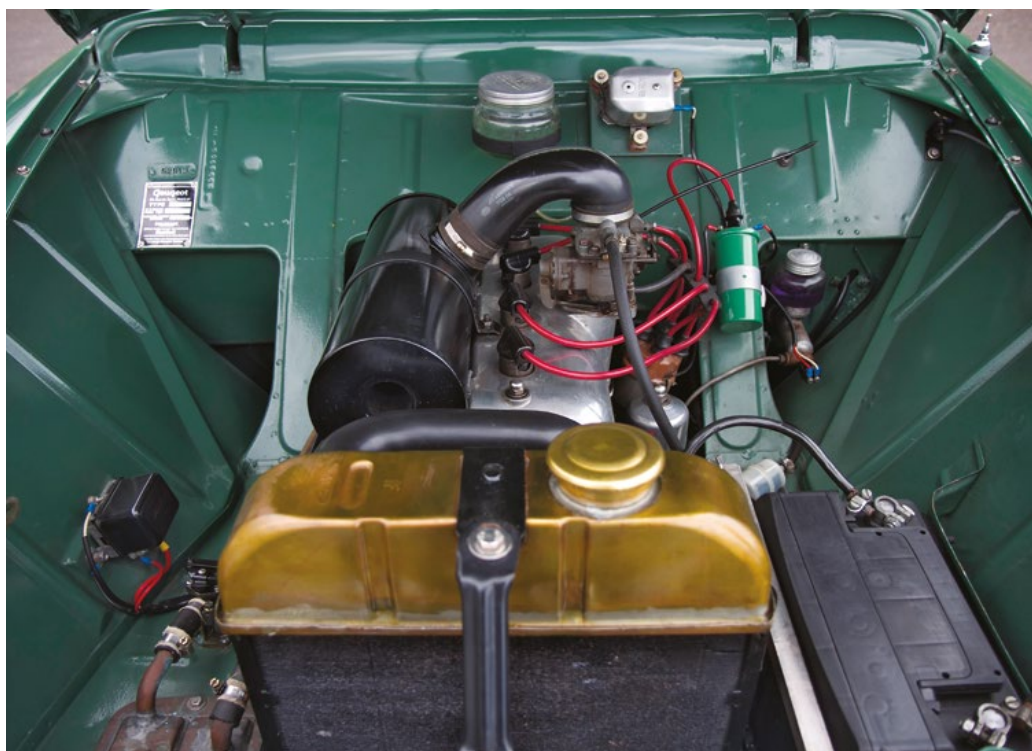
de qualidade da cromagem. Com um valor estético inegável, é-lhes apontado que tornam a direção um pouco mais pesada. Mas para a utilização habitual que o seu proprietário lhe dá, este imaculado 403, está perfeito. Confortável e capaz de manter um ritmo de viagem adequado ao trânsito do Funchal, assegura que a história dos Peugeot na Pérola do Atlântico continua bem viva.

Agradecemos a colaboração de Paulo Gomes, Marco Pestana e Richard Heseltine para a realização deste ensaio.

MC



Um interior discreto mas bastante refinado; à dir.: a prateleira é um acessório G.H.; Em baixo, o impecável motor de quatro cilindros do 403



Peugeot
403 Berline
► 1955-1966



Produção 1 214 126 exemplares (todas as carroçarias) **Motor** 4 cilindros em linha, posição longitudinal dianteira; refrigeração a água **Distribuição** árvore de cames lateral; 8 válvulas à cabeça **Diâmetro x Curso** 80 X 73 mm **Cilindrada** 1468 cc **Alimentação** carburador Solex 32 PBIC **Potência** 53 cv DIN/4750 rpm **Binário** 116 Nm/3500 rpm **Suspensão dianteira** semi-independente, com molas de lâmina transversais e amortecedores hidráulicos; **traseira** eixo rígido, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos **Transmissão** traseira, caixa manual de 4 vel. + MA; **Direção** pinhão e cremalheira **Travões** de tambor, com comando hidráulico **Chassis**, carroçaria monobloco, berlina de quatro portas e cinco lugares **Capacidade do depósito** 50 l **Jantes/Pneus** 15 / 165 15 **Dimensões comprimento** 4470 mm **distância entre eixos** 2660 mm **largura** 1670 mm **Peso** 1025 kg **Prestações vel. máxima:** 130 km/h **Consumo médio:** 10 l/100 km



Paulo Gomes é um dos grandes entusiastas Peugeot da ilha da Madeira e tem um 504 Coupé como próximo projeto de restauro

Confiança diária

As berlines de gama média não tinham o glamour dos desportivos, mas era com estes modelos que as famílias contavam para cumprir os seus compromissos no quotidiano. O Peugeot 403, que tinha um posicionamento médio-alto no mercado, com um preço de 77 711 escudos (388 €) em 1958, foi um sucesso comercial em Portugal, mas também no mundo, com mais de 1 200 000 unidades vendidas, entre 1955 e 1966. Estes foram alguns dos modelos com os quais partilhou o mercado nacional.

Fiat 1400-B



O Fiat 1400, lançado em 1950, foi o primeiro Fiat novo após a Guerra, tendo duas evoluções, o 1400 A (1953) e o 1400 B (1956).

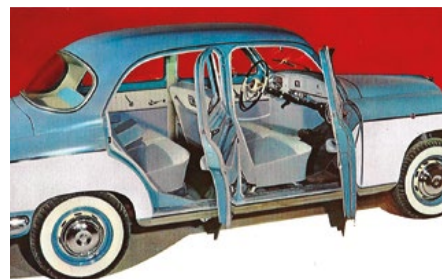
O Fiat do 50º aniversário, foi a alcunha que recebeu o 1400, o primeiro modelo da marca com carroçaria monobloco e aquecimento e ventilação integradas. Foi apresentado em 1950, numa altura em que a Fiat comemorou o seu jubileu. O seu motor com 1,4 litros debitava inicialmente 44 cavalos, mas chegaria aos 58 cv na última evolução, o 1400-B, de

1956. Também existia, desde 1953, uma versão com motor Diesel.

Tal como o Peugeot 403, o 1400-B tinha caixa de quatro velocidades na coluna de direção e já dispunha de sistema elétrico de 12 v. Existia também como coupé e descapotável, mas serviu de base para carroçarias especiais de diversos especialistas.

Dados técnicos

Anos de produção	1956 a 1958
Produção total	40 000 exemplares
Cilindrada/potência	1395cc / 58 cv
Velocidade máxima	135 km/h
Cotação (100%)	9 000 euros
Pontos fortes	prestações; exclusividade
Pontos fracos	peças raras



Em 1958, o Fiat 1400-B custava em Portugal 82 684 escudos (412,43 €)

Dados técnicos

Anos de produção	1954 a 1958
Produção total	não disponível
Cilindrada/potência	1390 cc / 51 cv
Velocidade máxima	125 km/h
Cotação (100%)	7 500 euros
Pontos fortes	Dimensões; interior refinado
Pontos fracos	Nada de significativo



Em 1958, o Hillman Minx Saloon De Luxe custava em Portugal 69 505 escudos (347,69 €)



Hillman Minx Saloon De Luxe

Com um preço muito em conta, o Minx era dirigido a um público que apreciava a tradição inglesa de um habitáculo requintado

Aposta segura, o Hillman Minx era um familiar compacto, de preço acessível e soluções mecânicas convencionais. Foi comercializado, ao longo das suas várias gerações, através também das marcas Humber, Singer e Sunbeam, todas do grupo Rootes. Com o motor de 1390 cc, que foi utilizado desde 1954 a 1958, já com a nova carroçaria Audax, mais

moderna. O Minx deste período tinha a grande vantagem do preço face a outras berlines de dimensão média, sendo o mais acessível nesta companhia. Oferecia um conjunto de características que, sem evidenciar qualquer brilhantismo, garantiam uma utilização fiável e económica, com algum do apreciado requinte britânico, sobretudo, no seu interior.

Riley One-Point-Five



O **"Bad boy"**, podia ser a alcinha do pequeno Riley neste conjunto de berlinas. Equipado com um motor de 1,5 litros e 69 cavalos, com dois carburadores SU, e um peso total de apenas 900, o OPF atingia 140 km/h e foi amplamente utilizado em competição na época. Podia considerar-se também um modelo dispendioso, sobretudo por-

que era também mais pequeno e menos espaçoso do que o Peugeot, o Fiat ou o Panhard. O Wolseley 1500 era o seu gémeo, mas desfavorecido com apenas um carburador e 48 cv. O Riley continua a ser um excelente clássico inglês para utilização frequente, com muito carácter e versatilidade.

Dados técnicos

Anos de produção	1957 a 1965
Produção total	39 881 exemplares
Cilindrada/potência	1489 cc / 69cv
Velocidade máxima	140 km/h
Cotação (100%)	13 000 euros
Pontos fortes	prestações; carácter
Pontos fracos	espaço interior reduzido



Em 1958, o Riley One-Point-Five custava em Portugal 79 322 escudos (396,66 €)

Dados técnicos

Anos de produção	1955 a 1959
Produção total	101 856 exemplares
Cilindrada/potência	850 cc / 42 cv
Velocidade máxima	130 km/h
Cotação (100%)	14 000 euros
Pontos fortes	originalidade; estética
Pontos fracos	mecânica frágil; peças raras



Em 1958, o Panhard Dyna Z custava em Portugal 69 747 escudos (348 €)



As soluções técnicas inovadoras faziam do Dyna Z o automóvel mais avançado no que dizia respeito às berlinas de gama média

Alternativo, o Panhard Dyna Z era um dos automóveis mais modernos à venda em 1955. A carroçaria moderna e aerodinâmica (cx de 0,26!), inicialmente em alumínio, permitia transportar seis adultos. O motor de dois cilindros refrigerados a ar era económico, mas suficientemente potente para levar este "ovni" que pesava 710 kg (alumínio) e 850 kg (em aço) aos

130 km/h. Um chassis plataforma com suspensão independente nas quatro rodas assegurava a rigidez do conjunto e um conforto excecional para o conjunto. A mecânica frágil era o seu principal defeito que, aliado à excentricidade do seu conceito, não permitiu manter sadias as contas da Panhard, então já, sob a alçada da Citroën. Mas ficou para a história.

Simca Aronde 1300 GL



Suspeito do costume, o Aronde era em França praticamente a escolha por defeito e o grande rival do 403 em número de vendas, embora este tivesse um posicionamento superior no mercado. O Simca era quase tudo q. b.: moderno, fiável, despachado, acessível. Não se destacava numa área particular, mas a estética inspirada no outro

lado do Atlântico caiu no guto dos franceses. O motor 1300 era disponível, mas as prestações, com um peso a rondar os 900 quilos, estavam longe de ser referência. Hoje é um clássico popular com estilo próprio e capaz de cumprir com facilidade as atividades mais mundanas, tal e qual como na época para a qual foi pensado.

Dados técnicos

Anos de produção	1956 a 1959
Produção total	1 014 313 exemplares
Cilindrada/potência	1290 cc / 48cv
Velocidade máxima	125 km/h
Cotação (100%)	8 000 euros
Pontos fortes	conforto; fiabilidade
Pontos fracos	prestações limitadas



Em 1958, o Simca Aronde 1300 GL custava em Portugal 76 970 escudos (384 €)



Lotus Seven by Dutton

— TEXTO Ricardo José Gouveia | IMAGEM Rui Botas —

Simplicidade genial

Em 1957 Colin Chapman apresentou ao mundo o Lotus Seven, um genial e simples *roadster* que, quase 60 anos depois continua a ser comercializado. Testámos o Seven by Dutton, uma das variantes do modelo fabricadas na década de 70 em Inglaterra.

Fiel aos princípios de simplicidade e leveza, Colin Chapman concebeu alguns dos automóveis mais inovadores de sempre.

Fundador da Lotus Engineering Ltd, Chapman talhou a sua reputação em modelos que desafiavam as leis da física. Ou melhor, utilizavam-

-nas melhor que muitos, sendo o Lotus Seven o perfeito exemplo disso mesmo.

Revelado ao mundo em Londres, no Earl's Court Motor Show de 1957, o Seven pesava escassos 329 quilogramas, sendo por isso mesmo um modelo bastante rápido, na estrada e na pista. O Seven original utilizava um chassis tubular extremamente

leve, e uma carroçaria formada por painéis em alumínio que acrescentavam rigidez ao conjunto. Ao longo dos anos, o esquema desenhado por Chapman foi sendo adaptado a motorizações e tipos de suspensão diferentes, mas manteve a inspiração inicial. Os primeiros Seven utilizavam um eixo rígido, adaptado de vários modelos Ford e do Mor-

ris Ital, ao passo que a suspensão traseira do tipo De Dion surgiu em meados da década de 80.

Em 1973 a Lotus terminou com a venda do Seven em forma de *kit*, concentrando-se no fabrico de desportivos de gama mais elevada, o que por sua vez levou à venda dos direitos de construção do modelo aos únicos agentes que ainda o



venda: a Caterham Cars, em Inglaterra, e a Steel Brothers Limited, na Nova Zelândia.

Seven by Dutton

Fundada em 1970, a Dutton Cars tinha a sua base operacional em Inglaterra, mais concretamente em Worthing, Sussex. Obra de Tim Dutton Woolley, a Dutton Cars começou por fabricar o modelo P1 em forma de *kit*, mantendo-se fiel até à data de fecho, em 1989, ao processo de venda de carros às peças. De resto, a Dutton seria considerada uma das maiores marcas em termos de venda de *kits* automóveis do mundo. O sucesso alcançado levou Tim Dutton a deslocar a produção para uma fábrica maior, em Tangmere, Chichester.

Um dos modelos fabricados pela Dutton foi o Seven. Com a permissão da Lotus, o *roadster* apresentava algumas nuances ao conceito original, como o capô motor moldado em fibra de vidro. Em termos mecânicos, o uso do motor Ford Pinto era outra das novidades. Conhecido pela sua robustez, facilidade de preparação, mas também pelo seu elevado valor de binário, o motor de quatro cilindros Ford Pinto tinha árvore de cames à cabeça, acionando duas válvulas por cilindro. Na Europa o motor era comercializado numa variante de alta compressão (TL16H) com uma taxa de compressão de 9.2:1, tornando-o ideal para ser adaptado em *kit cars* como o Lotus Seven. O motor Pinto de dois litros ficou

famoso, por equipar os modelos MkI e MkII do Ford Escort RS2000.

Desportivo e radical

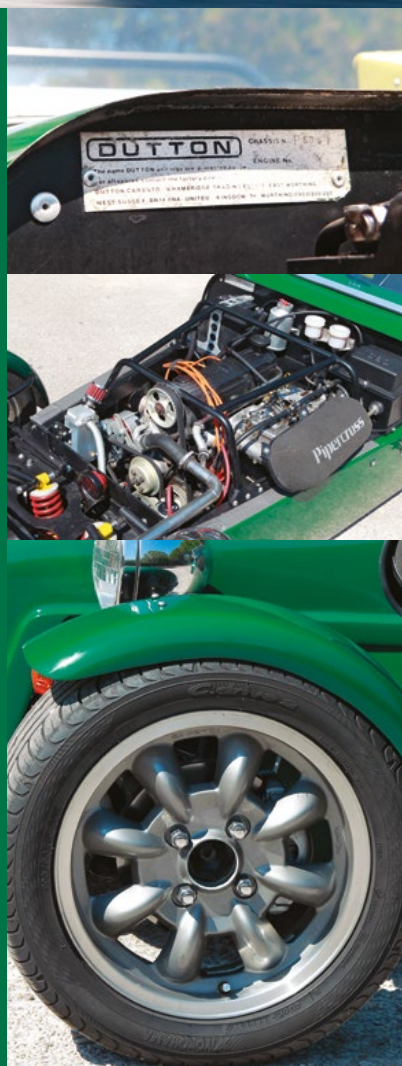
Por mais pequeno (ou leve) que seja, o Seven é um verdadeiro íman de atenções. Na sua presença, qualquer Ferrari ou Aston Martin empalidece, banalizado pelo formato original e único do modelo pensado por Chapman. O proprietário Vítor da Cunha Oliveira encontrou uma forma inteligente de manter o capot em fibra de vidro sempre com bom aspeto e reluzente: "em vez de pintar o capot como a restante carroçaria, achámos melhor utilizar vinil, o que não só torna a decoração mais resistente como simplifica o processo", conclui.

Restaurado a preceito, o Dutton ►



Lotus
Seven by Dutton
► 1973-1989

Produção n. d. **Motor** 4 cilindros em linha, posição longitudinal dianteira **Distribuição** 1 árvore de cames à cabeça, 8 válvulas **Diâmetro x Curso** 87,6 X 66 mm **Cilindrada** 1593 cc **Alimentação** 2 carburadores Weber 45 DCOE **Potência** 100 cv/5500 **Binário máximo** 161 Nm/3750 **Suspensão dianteira**, triângulos sobrepostos, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telescópicos; **traseira**, eixo rígido com barras longitudinais, molas helicoidais; barra estabilizadora e amortecedores telescópicos **Transmissão** traseira, caixa de 5 vel.; **Direção** Pinhão e cremalheira **Travões** à frente, discos; atrás, tambores **Chassis** tubular, carroçaria em alumínio e fibra de vidro, dois lugares **Capacidade do depósito** 45 l. **Jantes/Pneus** 195/50 VR 15 **Dimensões comprimento:** 3378 mm **distância entre eixos:** 2248 mm **largura:** 1575 mm **Peso** 820 kg **Aceleração** 0-100 Km/h: 5,1; **Velocidade máxima** 209 km/h

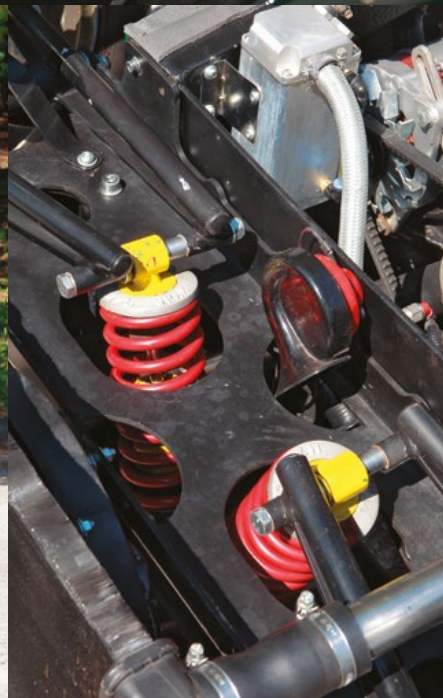


As formas clássicas do Seven, desenvolvidas pela Lotus na década de 50, ainda hoje proporcionam momentos de condução sem par

Apetrechado a gosto, este Seven by Dutton tira todo o proveito do seu magnífico chassis



Os detalhes retirados do mundo da competição complementam o caráter do modelo inglês



manteve a sua alma original, mas foi personalizado como só um Seven pode ser. Ao modelo foram adaptadas *bacquets* de competição em leve fibra de vidro, e um novo volante de encaixe rápido. O tablier recebeu uma cobertura em Alcântara, um preciso conjunto de instrumentação da OMP, e ainda um aligeirado punho em alumínio OMP.

Aconchegado ao volante do diminuto *roadster*, depressa percebo a relação entre o Seven e os antigos monolugares. No habitáculo, a ausência de distrações é bem-vinda e a visibilidade para o exterior superior a qualquer outro descapotável "normal". Acordando com um ronco

grave, o motor de 1,6 litros herdado do Ford Cortina GT ecoa em estêreo, graças às saídas laterais de escape. Arrancando sem complexos, rapidamente percebo que o limite do Seven tem mais a ver com a habilidade ao volante que com a mecânica. Ágil e veloz, o modelo responde de forma telepática aos comandos no volante, graças à sua direção precisa e direta. Pouco mais pesado que a meia tonelada, o Seven ganha velocidade com enorme facilidade, traído apenas pela natureza um pouco molengona do quatro cilindros a baixos regimes. Mas acima das 4000 rotações o bloco Ford ganha um alento entusiasmante, ampliado

pela sonoridade que envolve o habitáculo. Graças ao baixo peso do conjunto, a afinação da suspensão permite algum conforto, negado em parte pela ausência de forro nas *bacquets*. De igual modo, a travagem beneficia da ausência de massa, requerendo pouco esforço para cortar a velocidade do Seven. Ideal para desfrutar em pista, o modelo inglês dá boa conta de si em estrada aberta, sendo este o ambiente perfeito para enfrentar com um sorriso cada semáforo. E absorver toda a atenção que os vizinhos lhe dispensam.

Agradecemos a colaboração de Vitor da Cunha Oliveira

MC

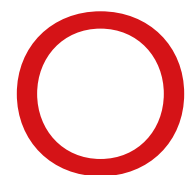


Fiat 130 3200

— TEXTO Adelino Dinis | IMAGEM Pedro Lopes —

Chefe latino

A experiência da Fiat nas grandes berlinas vinha de longe, mas a conjuntura mudou. Com o 130 3200, o construtor de Turim fez uma boa tentativa para recuperar o terreno perdido, sem abdicar do toque transalpino.



130, nas vertentes berlina e coupé, era o representante isolado da Fiat no segmento dos automóveis de luxo. O gigante italiano dominava na Europa o segmento dos automóveis utilitários e familiares de tamanho médio mas, depois da II Guerra, esteve representado de forma muito limitada no segmento superior. O exclusivo Fiat 8V tinha tido uma difusão muito limitada (114 unidades) e, depois disso, apenas os 2100 e 2300, de seis cilindros, mantiveram acesa a chama de

um grande Fiat, cuja presença era regular desde o 60 CV de 1904, com belas carroçarias Landaulet e Berline de Voyage, continuado no 510 de 1919 e elevado a um patamar nunca repetido com o 520 V12, de 1921. Desde então, os modelos mais dispendiosos da Fiat limitaram-se aos seis cilindros, sendo o último significativo antes da Guerra, o 2800, um automóvel poderoso e avançado para a época, mas que não transitou para o tempo de paz. Mas, em 1969, o 130 Berlina (e, dois anos depois, o 130 Coupé) surgiram como substitutos dos seus homólogos da gama 2300. A carreira destes



A designação "3200" atrás faz muita diferença. O primeiro 130 Berlina tinha motor de 2800 cc e uma potência insuficiente para as pretensões deste imponente modelo



Uma instrumentação muito completa e com pormenores de cor. O habitáculo é confortável e acolhedor, e foi redesenhado em 1971 e é muito semelhante ao do coupé



O logotipo "3200" faz bastante diferença; as aplicações em madeira prolongam-se nas forras das portas



prolongou-se até 1968, mas eram já modelos um pouco ultrapassados, com suspensão de eixo rígido atrás e uma estética marcadamente dos anos 60. Em termos estéticos, Pininfarina desenvolveu um design retilíneo para a gama 130. Mais comprido 21 centímetros do que o 2300, o 130 usa apenas os cromados para sublinhar as molduras dos vidros, com uma grelha de quatro faróis discreta. É um automóvel muito elegante. Apesar de ter também um motor V6, este era bastante diferente do utilizado nos Fiat Dino, que tinha abertura de 65 graus (em vez de 60 graus, no 130) e dupla árvore de ca-

mes por banco de cilindros. Com 2866 cc e 140 cavalos, o 130 '2800' apresentava prestações apenas razoáveis. Em 1970, com algumas alterações na taxa de compressão e na alimentação, passou a debitar 160 cavalos. Desde o início tinha, de série, caixa automática de três velocidades (Borg-Warner) estando disponível em opção uma caixa manual de cinco velocidades. A direção tinha assistência. Com o Coupé, apresentado em 1971, surgiu uma nova versão do motor, com 3235 cc e 165 cavalos, que foi também adotado pela Berlina (130 tipo B). Esta alteração não visava tanto

aumentar as performances, mas mais aliviar os consumos, já que era uma das principais críticas apontadas ao modelo. A Fiat nunca adotou a injeção, mantendo-se fiel ao carburador duplo corpo.

Quase no topo

O Fiat 130 elevou a fasquia dos topo de gama da marca, mas teve maior dificuldade em fazer face às novas referências, sobretudo alemãs, vindas da Mercedes-Benz e, particularmente, da BMW. Mais económicos, com maior qualidade e um comportamento mais rigoroso, não facilitaram o percurso

comercial deste interessante modelo italiano, com alguns atributos muito interessantes, particularmente uma condução muito envolvente e um nível de conforto superior. Este exemplar pertence à última evolução, com um interior muito elegante e o motor de 3,2 litros e 165 cavalos, equipado com a excelente caixa de cinco velocidades ZF S5-18/3, com a primeira para trás – muito apreciada atualmente nos carros históricos de competição. O motor conta apenas com os carburadores duplos e não tem a facilidade no arranque que os seus concorrentes com injeção ►

Excelente visibilidade,
um volante elegante
de aro fino e bancos
mais confortáveis do
que desportivos...



A elegância está nos detalhes, mas também na simplicidade. A grelha, bastante requintada, acrescenta imponência a uma frente com a dose certa de agressividade



ofereciam. Compensa com um desempenho "à antiga", que pode ser menos prático no quotidiano, mas é muito satisfatório para viagens especiais. As acelerações são bastante progressivas e francas, apesar do peso elevado, mas a surpresa está reservada para as curvas, com o Fiat a adornar um pouco, mas a manter um excelente contacto com o asfalto. A direção assistida está também muito bem afinada, sem filtrar demasiado a informação proveniente do trem dianteiro. Uma nota também positiva para os travões, potentes e fáceis de dosear. O nível de conforto é bom,

com um interior bem desenhado e acolhedor. Ficando um pouco aquém das prestações de alguns dos seus rivais, o Fiat tem competências que, na altura, podem não ter sido suficientes para enfrentar a concorrência, mas hoje, fruto da sua raridade e estética, é uma opção para quem gosta de grandes berlinas que ninguém tem. E é a garantia de que, onde quer que vá, o seu condutor terá uma entrada "à chefe".

Agradecemos a colaboração da Interclássico (919197422) para a realização deste artigo.

MC



A pose de estado é bem conseguida, mas o 130 não se furta a umas curvas despachadas



O V6 tem um ronronar contido, mas motivador. O seu ponto fraco na época era não ter os benefícios de eficiência que a injeção conferia



Fiat
130 B 3200 Berlina
► 1971-1976



Produção 15 093 (todos os 130 Berlina)
Motor V6 a 60°, posição longitudinal dianteira; refrigeração a água **Distribuição** uma árvore de cames à cabeça por banco; 12 válvulas à cabeça **Diâmetro x Curso** 102 X 66 mm **Cilindrada** 3235 cc **Alimentação** carburador duplo Weber 45 DFC 12 **Potência** 165 cv DIN/5600 rpm **Binário** 250 Nm/3400 rpm **Suspensão dianteira** independente, com molas helicoidais; **traseira** independente, molas helicoidais **Transmissão** traseira, caixa ZF manual de 5 vel. + MA; diferencial autoblocante **Direção** parafuso e rolete, com assistência **Travões** de disco (ventilados à frente) com comando hidráulico **Chassis**, carroçaria monobloco, berlina de quatro portas e cinco lugares **Capacidade do depósito** 80l **Jantes/Pneus** 14 / 205/70 VR 14 **Dimensões** comprimento 4840 mm **distância entre eixos** 2720 mm **largura** 1760 mm **Peso** 1570 kg **Prestações vel. máxima:** 185 km/h **0-100 km/h:** 9,6 s **Consumo médio:** 14,7 l/100 km

Glamour e requinte

A quarta edição do Cascais Classic Motorshow, reuniu em Cascais cerca de 1000 veículos históricos no fim de semana de 17 e 18 de setembro, numa celebração internacional que incluiu o II Quilómetro Lançado, o Rali ACP Clássicos e o IV Concurso de Elegância de Cascais.





Um evento cada vez mais associado ao chapéu; na imagem, António Homem de Mello e a sua Matchless com sidecar Swallow



Jaguar XK140 vindo da Madeira, Ford Modelo T das manas Brihante e Healey Westland foram algumas das estrelas do evento

Organizado pelo ACP, com o apoio da Câmara Municipal de Cascais, o IV Cascais Classic Motorshow reforçou o sucesso das edições anteriores, levando até à vila cerca de 1000 veículos clássicos, para um programa que incluiu o II Quilómetro Lançado de Cascais, o Rali ACP Clássicos, o desfile de veículos clássicos pela Marginal, e ainda o Concurso de Elegância Internacional, comple-

mentado pelas exposições e feira organizadas no Parque Marechal Carmona. Dedicado ao veículo clássico, o fim de semana teve início com o Rali ACP Clássicos. Com partida e chegada junto ao Hipódromo de Cascais, as 75 equipas partiram às dez horas, com muito entusiasmo e concentração. A entrega de prémios decorreu após o almoço, coroando Nuno Serrano e Alexandre Berardo, em Peugeot 205 GTI de 1984, vencedores à geral, seguidos de Miguel Jerónimo e Rui Martini, em Porsche

911 SC, de 1982, e João Gonçalves e António Caldeira, em Jaguar E-Type, de 1966. Já os modelos mais antigos disputaram a segunda edição do Quilómetro Lançado de Cascais. Esta original prova de velocidade, para os veículos produzidos até 1930, foi disputada por duas dezenas de participantes. Na categoria dedicada aos automóveis Veteranos, o vencedor foi Pedro Filipe, em Ford T, de 1912. Nos automóveis Vintage, Nuno Navarro foi o mais rápido, em Ford A, de 1928.

O já habitual desfile de veículos clássicos juntou, no domingo de manhã, cerca de 600 clássicos na Estrada Marginal. Partindo de Cascais, rumo a São Pedro do Estoril e regressando novamente à Marina, o evento foi um dos pontos altos do fim de semana.

Elegância internacional

Complementando o que ia acontecendo na vila, no Parque Marechal Carmona havia diversos expositores de empresas nacionais com ▶

O Mercedes-Benz 190SL de Sérgio Rodrigues desfila perante o muito público presente na bancada



Em cima, Aston Martin DB 2/4 de Jorge Faria e o Allard J2 de Horácio González



Um trio de Corvette na categoria dedicada aos clássicos americanos



À esq.: Rolls Royce Phantom III de Eduardo Neves e um par de Alvis magníficos; em cima, balões para todos os vencedores da categoria, no sábado



À esq.: o Fiat 501 Spider de Mariana Martins, na prova do Quilómetro Lançado; em cima, partida para o Rali ACP Clássicos, que contou com 75 automóveis



A zona comercial foi um sucesso e tinha uma oferta variada de veículos, brinquedos, livros, chapéus, automobilia e artigos de lifestyle



A Avenida Marginal ficou repleta de clássicos, com mais de 600 veículos a participar neste enorme desfile. Este ano, o percurso foi entre a Marina de Cascais, São Pedro do Estoril e regresso



Centenas de clássicos estacionados junto à Marina; à esq.: Pedro Filipe e a sua Harley-Davidson

têxteis de qualidade, mas também automóveis e motos, livros, artigos de automobilia, brinquedos antigos e miniaturas. Uma exposição dos carros de bombeiros dos Bombeiros Voluntários do Dafundo fez as delícias dos visitantes de todas as idades, bem como uma seleção de Street Food.

Dentro do Hipódromo Manuel Possolo estavam em exibição 54 automóveis a concurso de elegância, divididos por nove categorias. No

sábado à noite, numa cerimónia inédita no Hipódromo Manuel Possolo, foram atribuídas as menções honrosas, os prémios de categoria e o prestigiado prémio de conservação, que coube ao Maserati Merak de 1971, de José Teixeira. Este galardão foi entregue por Carlos Carreiras, Presidente da Câmara Municipal de Cascais. No dia seguinte, foi entregue o prémio do público. O favorito dos visitantes do Cascais Classic Motorshow foi o BMW Isetta 300

de Nuno Madeira, que recebeu o Troféu João Lopes da Silva, histórico defensor dos veículos antigos, das mãos do seu filho, António Lopes da Silva.

A categoria Mercedes-Benz Cabriolet foi dedicada aos descapotáveis de quatro lugares da prestigiada marca alemã, parceira habitual do Cascais Classic Motorshow. Dos sete magníficos exemplares, cuja produção ia de 1952 a 1967, o júri escolheu o elegante 220 SEB Ca-

briolet, de Henrique Pedroso.

O prémio Best of Show, entregue pelo Presidente do ACP Carlos Barbosa e pelo Presidente da Câmara Municipal de Cascais Carlos Carreiras, foi para o Ford GT40 MkIII, de Luiz Simões. Nas motos, o júri atribuiu o prémio Best of Show à Norton International de João Paulo Fragoso, que recebeu o galardão das mãos do vice-presidente da Câmara Municipal de Cascais Miguel Pinto Luz.

MC



Em cima, Mini Cooper S de Fernando Soares; à dir.: Aeromacchi Ala Verde



Em cima, Maserati 3500 GTI de Matthias Hinz; à esq.: Lancia Fulvia Sport de Ricardo Kendall; à dir.: Chevrolet Bel Air de João Cardoso



IV Cascais Concours d'Elegance

MENÇÕES HONROSAS

Espírito Desportivo

Mini Cooper S, de 1963 Fernando Soares

Design Extraordinário

Lancia Fulvia Sport, de 1971 Ricardo Kendall

Restauro Nacional

Jaguar XK 140 DHC, de 1955 Roland Bachmeier

Relevância Histórica

Rolls-Royce Phantom III, de 1938 Eduardo Neves

VENCEDORES DAS CATEGORIAS

Vintage

Packard 640, de 1929 José Barquinha

Pós-Vintage

SS 100 Jaguar, de 1936 José Manuel Albuquerque

Pós-Guerra Desportivos

Lancia Aurelia B52 Roso d'Oro, de 1952 Mark Paul

Americanos Pós-Guerra

Chevrolet Bel Air, de 1955 João Cardoso

Microcarros

Scootacar Mk1, de 1959 Henrique Teixeira Araújo

Mercedes-Benz Cabriolet

Mercedes-Benz 220 SEB, de 1963 Henrique Pedroso

Grande Turismo Anos 60-70

Maserati 3500 GTI, de 1963 Matthias Hinz

Desportivos Anos 60-70

Ford GT40 MkIII, de 1968 Luiz Simões

Carros de competição Anos 60

Lotus 47, de 1965 Manuel Ferrão

PRÊMIO DO PÚBLICO Troféu João Lopes da Silva

BMW Isetta 300, de 1956 Nuno Madeira

PRÊMIO DE PRESERVAÇÃO

Maserati Merak, de 1973 José Teixeira

BEST OF SHOW

Ford GT40 MkIII, de 1968 Luiz Simões



Em cima, SS 100 Jaguar, de José Manuel Albuquerque; à esq.: Lancia Aurelia B52 de Mark Paul



O Maserati Merak de José Teixeira venceu o prêmio de Preservação; à dir, José Ruiz Thierry, Presidente do Júri Internacional, com Francisca e Eduardo Neves



Em cima, Joaquim Boavida e a Harley-Davidson centenária; à dir: Marina Jacinto, da Mercedes-Benz Portugal e Henrique Pedroso



No topo, Prémio do Público para o BMW Isetta 300 de Nuno Madeira, com António Lopes da Silva; em cima, José Barquinha e Manuel Formozinho Sanches



João Paulo Fragoso recebe o prémio Best of Show, entregue por Miguel Pinto Luz, vice-presidente da Câmara Municipal de Cascais; à dir.: o Scootacar de Henrique Teixeira Araújo

IV Cascais Concours d'Elegance MOTORCYCLES

Menção Honrosa

Harley-Davidson F, de 1916 Joaquim Boavida

Pré-Guerra

Norton International, de 1939 João Paulo Fragoso

Pós-Guerra

Aeromacchi Ala Verde, de 1959 João Carlos Sousa

Anos 60 e 70

Honda CB750, de 1973 João Carlos Sousa

PRÉMIO DE PRESERVAÇÃO

Coventry Eagle K6 250, de 1916 Pedro Pinto

BEST OF SHOW

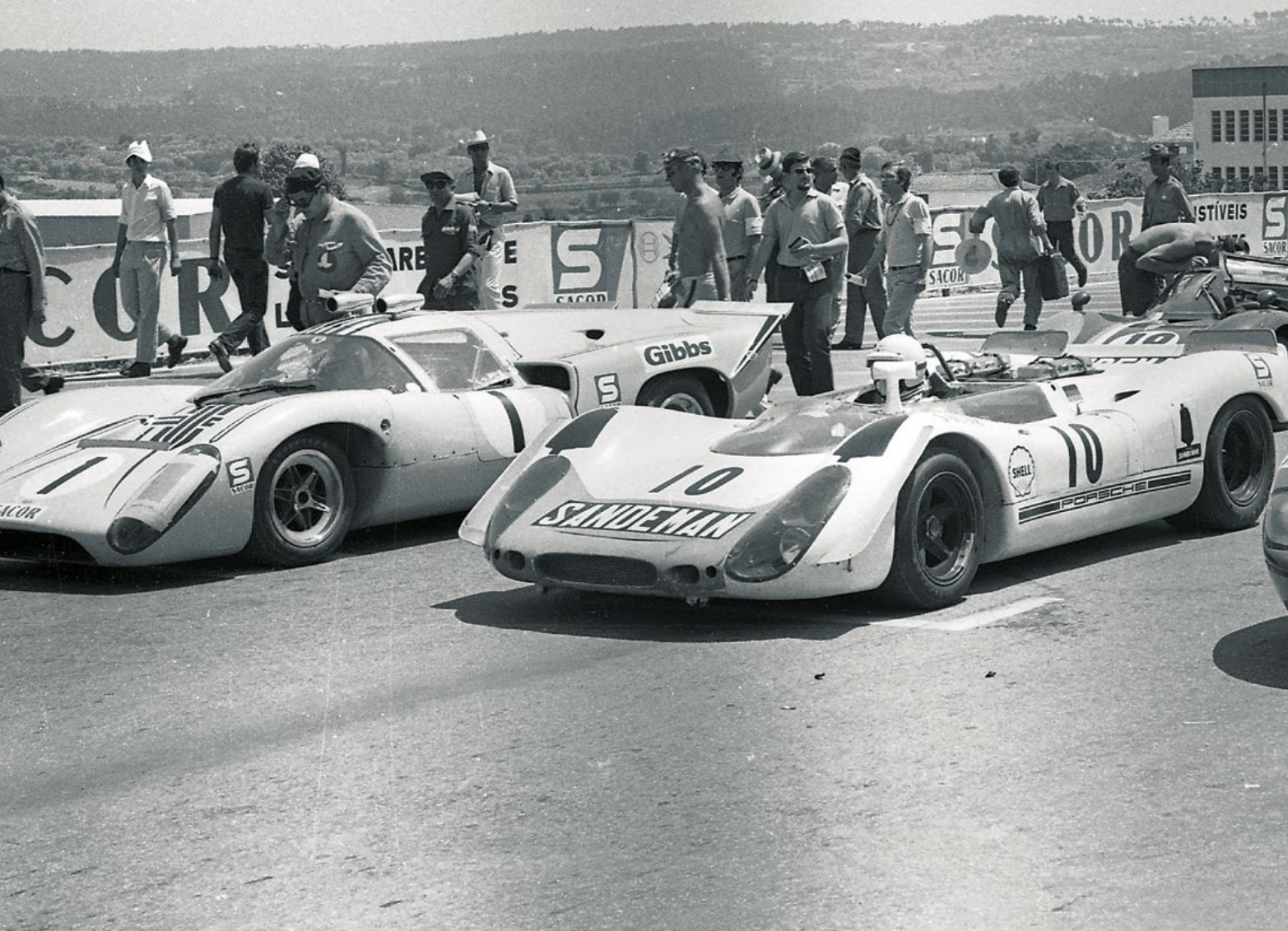
Norton International, de 1939 João Paulo Fragoso



Luís Simões com o prémio Best of Show, entregue por Carlos Carreiras (Presidente da Câmara Municipal de Cascais) e Carlos Barbosa (Presidente do ACP)

Coragem para voar mais alto

Depois da edição de 1958 o “circuito internacional” de Vila Real só regressou em 1966 e foi melhorando nos anos seguintes. Vamos deter-nos em 1969, ano em que “As 6 Horas” foram simultaneamente a prova-rainha e o teste para a pretendida integração no Campeonato Mundial de Marcas.



A fila da frente, com Lola T70, Porsche 908 e Ford GT40; à dir.: a melhor equipa portuguesa, Nogueira Pinto e Andrade Vilar, em Porsche Carrera 6, ficou em sétimo



A duração da corrida e a provável quilometragem – cerca de 1000 quilómetros – eram habituais nesse Campeonato e entre os 39 inscritos (o ACP terá “sugerido” 40 no mínimo) contavam-se vários pilotos que nele participavam regularmente, conduzindo diferentes e interessantes “máquinas”. A pista, as “boxes”, as bancadas, os meios de segurança, foram bastante melhorados e o habitual suporte técnico do ACP aos homens da “Comissão Permanente” foi intensificado e reforçado pela experiência de homens como César Torres e Manuel Gião. O cartaz era aliciante. Correspondeu às expectativas? É ao que tentaremos dar resposta.

Iniciados os primeiros treinos, na sexta-feira, 4 de Julho, verificou-se que as equipas participantes ficaram reduzidas a 28, número (e qualidade) algo limitado para prova tão longa. E esses treinos pouco esclareceram já que um fortíssimo temporal tinha desabado sobre a cidade transmontana, alagando a pista e a cronometragem também, pelo que as voltas efectuadas serviram apenas para um melhor conhecimento do traçado. Seriam os segundos treinos, os de Sábado, a ditar a ordenação da “grelha”. Mas evidenciaram aqueles que poderiam aspirar à coroa de louros: David Piper e Chris Craft num Porsche 908 (carro ex-fábrica, propriedade de Alain de Cadenet) e o anterior duplo vencedor Michael d’Udy com Frank Gardner num Lola T70 equipado com motor Chevrolet de cinco litros. As restantes equipas não dispunham de carros ou condutores que pudessem aproximar-se daqueles dois conjuntos. E os carros das duplas portuguesas não lhes

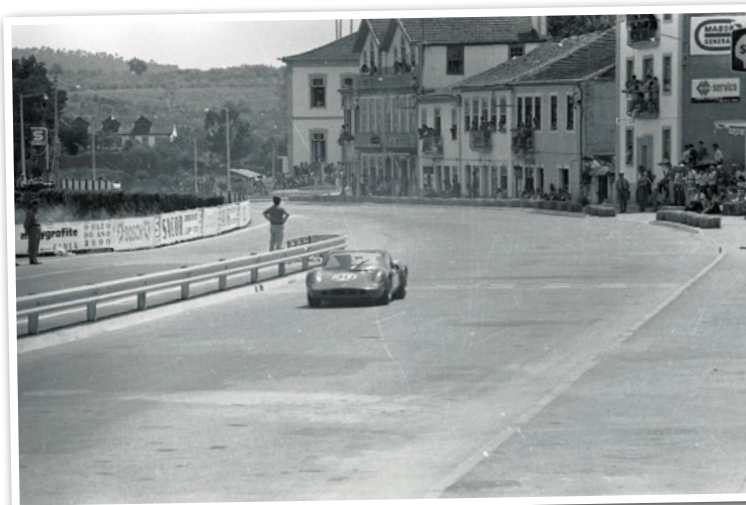
permitiam grandes veleidades, outro factor importante para o público. Ou seja: antes do seu início, as “6 Horas” dependiam quase exclusivamente da luta entre aquelas duas equipas, com a agravante da fiabilidade do Lola não ser o seu ponto forte. Ou seja, a corrida poderia tornar-se numa longa e monótona procissão.

Os tempos dos segundos treinos serviram para confirmar o que já se pressentira. A equipa do Lola verde-água faz o melhor tempo com 2.33,45 e a do Porsche branco com a frente vermelha consegue 2.35,23. A terceira, os portugueses Luís Fernandes-Carlos Santos no problemático Ford GT 40 ex-Carlos Gaspar, agora com as cores azul e branca do Team Palma, dista oito segundos do Lola patrocinado pela Sacor.

Sob calor intenso, a corrida iniciada às 14.40 horas de Domingo teve dois pólos de interesse: a luta pela vitória e a que englobava os pretendentes aos quatro lugares imediatos. O primeiro lugar foi ocupado pelo Lola até perto da primeira hora de prova, chegando a usufruir de uma vantagem superior a 30 segundos. Piper sucede-lhe e em meia hora ganha 35 segundos, momento em que pára a primeira vez para reabastecimento e troca com Craft. Só com duas horas de prova é que d’Udy vai à “boxe” sendo substituído por Gardner, ficando mais distante do Porsche, cuja vantagem chega aos dois minutos, margem que vai diminuindo lentamente. Às três horas de corrida, nova paragem do Porsche patrocinado pela Sandeman, reentrando Piper a 50 segundos do Lola, que pára 20 minutos depois e regressa com um minuto de atraso. Com quatro horas e meia de prova, Piper troca com Craft que regressa à pista logo atrás do Lola condu- ▶



Lola T70 seguido do Brabham-Climax de Peter Crossley e Richard Shardlow, com os Porsche 908 de David Piper e Chris Craft e 911 S de Amério Nunes e Evaristo Saraiva

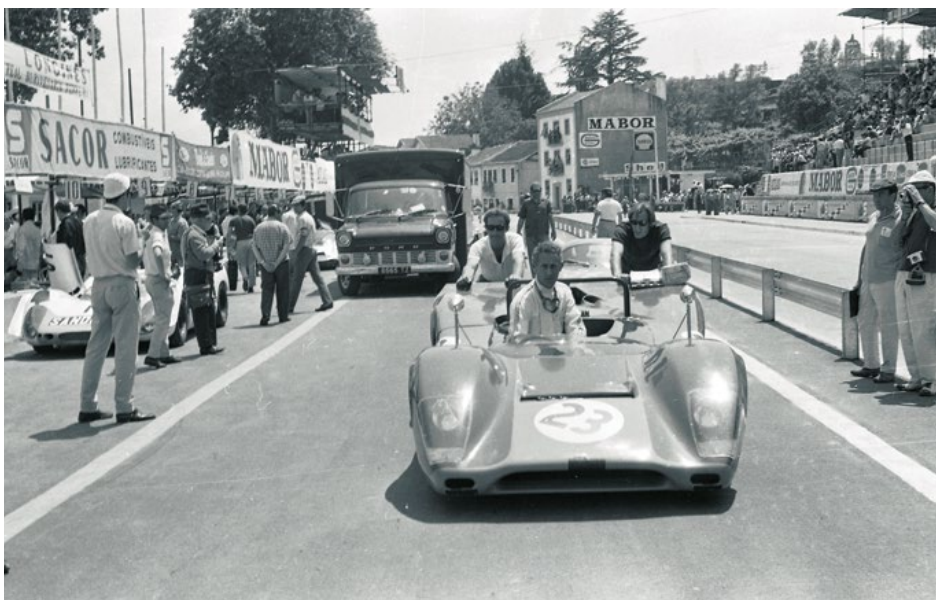


À esq.: Chevron BMW B8 de Angus Clydesdale e Andrew Mylius; em cima, agentes da autoridade sempre com uma participação muito ativa



Em cima, o Alfa Romeo T33 de Teddy Pilette e Rob Slotmaker, seguido do Ford GT40 de William Green e Johnny Blades; à direita, o Lotus 47 GT de Ernesto Neves e Miguel Rau





Nas boxes, o Lola BRM de Max Wilson e Mac Daghorn. Ao fundo, o Ford Transit Custom de chassis longo, que fazia de transportador para a equipa de Bill Bradley que, nesta época, corria com um Porsche 910



Sempre muito público nas bancadas; nas boxes, Augusto Palma e Carlos Santos



zido por Gardner, aproxima-se rapidamente e depressa lhe ganha uma volta. Já depois das cinco horas de prova, o Lola é obrigado a uma paragem adicional para substituir uma roda mal calibrada, perdendo mais dois minutos e uma volta também. Ao fim do dia é Craft que vê a bandeira de xadrez enquanto Piper se vai divertindo nas "boxes". Analisada a prova de ambos, constata-se a superior estratégia dos vencedores, bem apoiados por uma equipa de "boxes" claramente mais eficaz. A luta pela vitória não foi previamente combinada. Existiu mesmo, mas cedo se percebeu a quem caberia, salvo qualquer imponderável. Que não surgiu.

Os lugares seguintes foram discutidos pelos diversos Porsche, do 906 ao 910, os Chevron e o Ferrari 206 SP de Alain de Cadenet. Nas primeiras voltas, Joaquim Filipe Nogueira no 906 do inglês Nick Gold e "Nicha" Cabral no 910 (com motor do 906) do suíço André Wicky foram bastante rápidos, mas cedo se despistaram. O primeiro de forma anómala e

violenta (verificando-se posteriormente que se deveu à fadiga de um triângulo da suspensão traseira) e o segundo com uma ligeira saída de pista que permitiu o regresso às "boxes" mas com estragos que viriam a ditar a sua posterior desistência. Outro 906, do empresário português Macedo Silva conduzido por "Mané" Nogueira Pinto e "Janita" Andrade Vilar rodou regularmente no quarto lugar quase até meio da prova, mas problemas de travões, um pneu rebentado e uma aparente menor atenção da sua retaguarda, fê-los terminar em sétimo. Os terceiro e quarto lugares vieram a caber ao Porsche 906 de Bradley-Dean e ao 907 de Manfredini-"Nomex", ambos com o mesmo número de voltas, mas a onze dos vencedores. Trocaram várias vezes de posição entre eles e suplantaram o Chevron BMW de Brown-Baker que ocupou o último lugar do pódio até meio da corrida. Classificaram-se 14 equipas das 27 que estiveram à partida, ainda que muito distantes das que já referimos e com maiores ou menores intervalos ▶

Em cima, pormenor das boxes dos dois belos Alfa Romeo T33, sem sorte na corrida; à dir.: reservatórios de abastecimento rápido



Participantes nas 6 Horas de Vila Real

NR	PILOTOS	AUTOMÓVEL
1	Mike De Udy - Frank Gardner	Lola Chevrolet T70 Mk3B
5	William Green - Johnny Blades	Ford GT 40
6	Joaquim Filipe Nogueira - Nick Gold	Porsche Carrera 6
8	Luís Fernandes - Carlos Santos	Ford GT 40
10	David Piper - Chris Craft	Porsche 908
11	Corrado Manfredini - "Nomex"	Porsche 907
12	Jose De La Peña - Ben Heiderich	Porsche 907
14	Mário de Araújo Cabral - André Wicky	Porsche 910
15	Bill Bradley - Tony Dean	Porsche 910
16	Manuel Nogueira Pinto - João Andrade Vilar	Porsche Carrera 6
17	John Spero - Mike Beuttler	Porsche Carrera 6
18	Teddy Pilette - Rob Slotemaker	Alfa Romeo T33
19	"Taf" Gosselin - Claude Bourgoignie	Alfa Romeo T33
23	Max Wilson - Mac Daghorn	Lola BRM P101 T70 Mk3
24	Anthont Beeson - Nigel Moores	Ferrari 275 GTB
25	Alain de Cadenet - Mike Walton	Ferrari Dino 206 S
26	Peter Crossley - Richard Shardlow	Brabham Climax FPF BT8
27	Jeremy Richardson - Bernard Farthing	Ginetta Climax FPF G16A
28	James Tangye - Chris Smith	Chevron BMW B8
30	Lord Angus Clydesdale - Andrew Mylius	Chevron BMW B8
31	Peter Brown - Clive Baker	Chevron BMW B8
33	John Hine - Ian Skales	Chevron BMW B8
34	John Markey - Baptista dos Santos - Gabriel König	Costin Nathan
35	Ernesto Neves - Miguel Rau	Lotus 47
36	"Manuel Atsoc" - Vasco Pinto Basto	Lotus Elan
37	Paul Vestey - Peter Sadler	Porsche 911 T
38	Américo Nunes - Evaristo Saraiva	Porsche 911 S
39	Mark König - Tony Lanfranchi	Nomad BRM V8 Mk2



Apesar de ser o mais rápido, o Lola T70 de Mark de Udy não venceu, depois do piloto Sul-Africano ter dominado as duas edições anteriores



Em cima, parte da "entourage" do Porsche 910 de André Wicky, que partilhou a condução com "Nicha" Cabral; em baixo, os dois 907 de De La Peña e de Manfredini



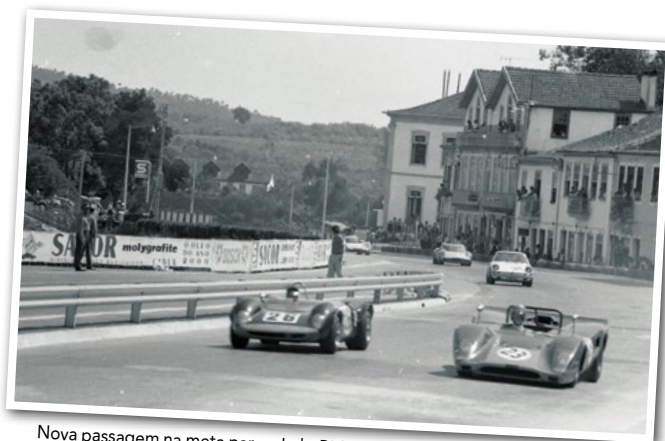
Classificações

POS	PILOTOS	GR	CARRO	VOLTAS	TEMPO	MÉDIA
1	David Piper - Chris Craft	P	Porsche 908	138	6:01:06,27	158,787
2	Mike De Udy - Frank Gardner	S	Lola Chevrolet T70 Mk3B	136	6:01:46,07	156,199
3	Bill Bradley - Tony Dean	S	Porsche 910	127	6:02:07,39	145,719
4	Corrado Manfredini - "Nomex"	P	Porsche 907	127	6:02:46,74	145,456
5	Peter Brown - Clive Baker	S	Chevron BMW B8	125	6:00:08,18	144,216
6	Alain de Cadenet - Mike Walton	P	Ferrari Dino 206 S	124	6:01:58,24	142,337
7	Manuel Nogueira Pinto - João Andrade Vilar	S	Porsche Carrera 6	123	6:02:06,07	141,138
8	Mark König - Tony Lanfranchi	P	Nomad BRM V8 Mk2	117	6:01:37,87	134,428
9	James Tangye - Chris Smith	S	Chevron BMW B8	115	6:01:34,21	132,152
10	Paul Vestey - Peter Sadler	GT	Porsche 911 T	109	6:02:29,02	124,942
11	Américo Nunes - Evaristo Saraiva	GT	Porsche 911 S	109	6:02:57,26	124,778
12	"Manuel Atsoc" - Vasco Pinto Basto	P	Lotus Elan	108	6:03:24,56	123,480
13	Ernesto Neves - Miguel Rau	S	Lotus 47	107	5:24:49,35	136,780
14	Jose De La Peña - Ben Heiderich	P	Porsche 907	101	5:20:02,03	131,128
nc	William Green - Johnny Blades	S	Ford GT 40	92		
rtd	Peter Crossley - Richard Shardlow	P	Brabham Climax FPF BT8	68		
rtd	John Hine - Ian Skales	S	Chevron BMW B8	61		
rtd	"Taf" Gosselin - Claude Bourgoignie	S	Alfa Romeo T33	48		
rtd	Max Wilson - Mac Daghorn	P	Lola BRM P101 T70 Mk3	45		
rtd	John Spero - Mike Beuttler	S	Porsche Carrera 6	41		
rtd	Anthont Beeson - Nigel Moores	GT	Ferrari 275 GTB	33		
rtd	Jeremy Richardson - Bernard Farthing	P	Ginetta Climax FPF G16A	33		
rtd	John Markey - Baptista dos Santos - Gabriel König	P	Costin Nathan	26		
rtd	Mário de Araújo Cabral - André Wicky	P	Porsche 910	23		
rtd	Joaquim Filipe Nogueira - Nick Gold	P	Porsche Carrera 6	8		
rtd	Teddy Pilette - Rob Slotemaker	P	Alfa Romeo T33	5		
rtd	Luís Fernandes - Carlos Santos	S	Ford GT 40	4		
dns	Lord Angus Clydesdale - Andrew Mylius	S	Chevron BMW B8			

Volta mais rápida: Frank Gardner (Lola T70) 2:28,90, à média de 167,427 km/h



Dois Chevron BMW B8 nas boxes, aguardando o momento de entrar em pista



Nova passagem na meta para o Lola-BRM e o Brabham Climax; é bem visível a rápida entrada nas boxes; à dir.: o Ford GT40 de Luís Fernandes e Carlos Santos



Vitória para a dupla britânica David Piper e Chris Craft, na mais longa prova disputada em Vila Real



Alfa Romeo T33 arrumado à mão nas boxes

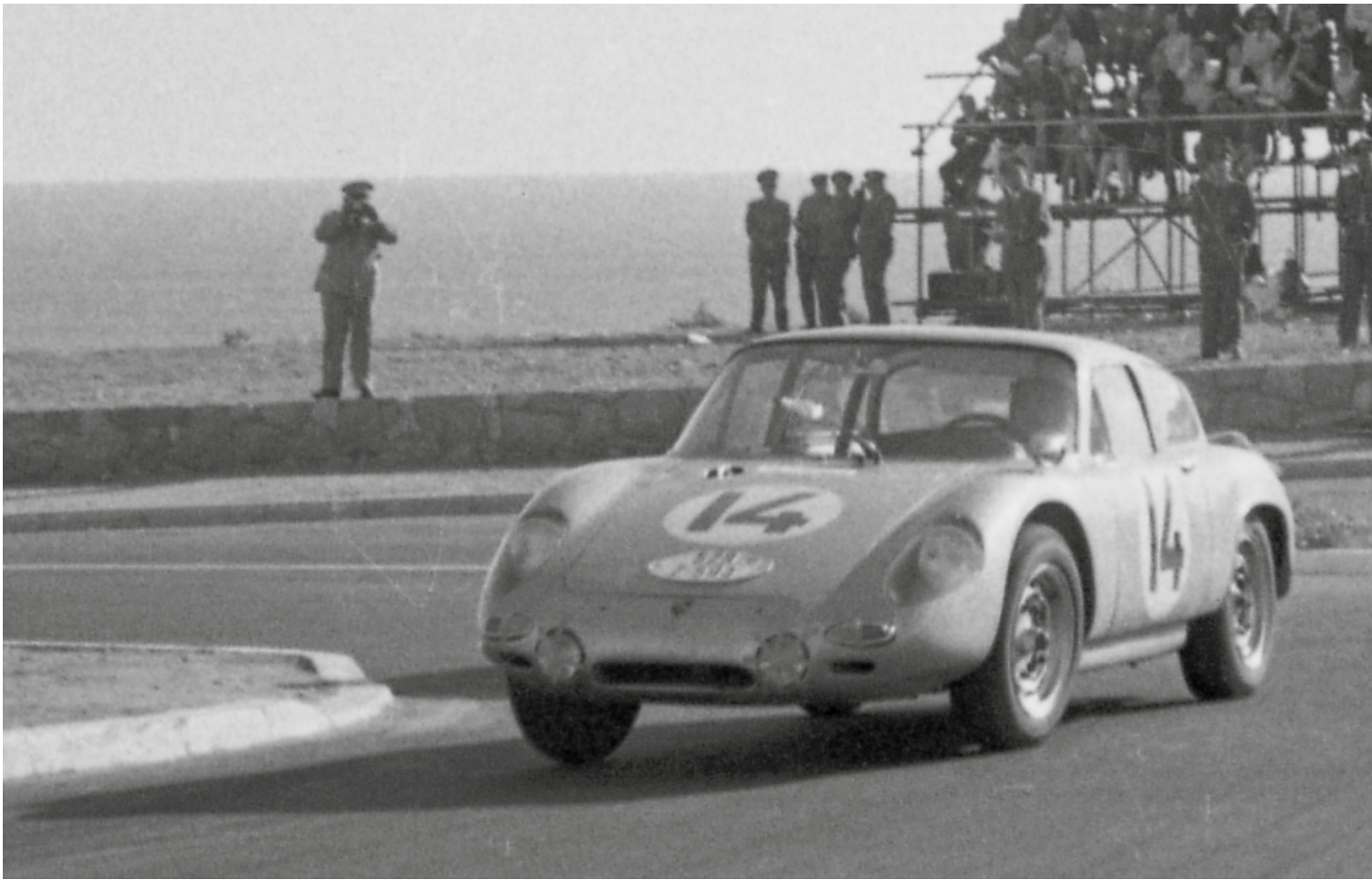
entre elas, à excepção de Sadley-Vestey e Américo Nunes-Evaristo Saraiva, ambas em Porsche 911, que acabaram as "6 Horas" na mesma volta. Falta referir três equipas com pilotos nacionais. Duas delas, nos Lotus do "Team Palma", aparecem quase no final da folha de classificação. O Elan Racing de Manuel "Atsoc"-Pinto Basto é 12º dos que terminaram e o 47 de Ernesto Neves-Miguel Rau é o 13º, não tendo concluído a prova por acidente à entrada da ponte metálica por falta de travões, mas classifica-se por ter efectuado o número mínimo de voltas exigido pelo regulamento. O mesmo não sucedeu com José Baptista dos Santos que dividiu a condução com dois pilotos ingleses do curioso Costin-Nathan, porque passou mais

tempo parado em reparações que a rodar na pista. Deixamos no início do artigo uma pergunta à qual devemos dar resposta, meramente pessoal: o balanço geral desta corrida ficou aquém das expectativas. Devido ao baixo número de participantes, às inúmeras desistências, às pouquíssimas e curtas lutas directas e ao papel quase anónimo dos pilotos portugueses. No ano seguinte Vila Real não conseguiu ver o seu nome no Calendário do Mundial e a prova principal, foi reduzida a quase metade da duração, com os "500 Quilómetros de Vila Real".

Por vontade do autor o artigo não obedece ao acordo ortográfico. MC

O tesouro perdido de Américo Nunes

É um dos Porsche mais misteriosos de sempre e a sua passagem por território nacional não clarificou a história. Mas, para além do nome exceccionalmente comprido, este 356 muito especial merece ser mais conhecido.



Entre 1962 e 1965 o Campeonato do Mundo de Marcas destinou-se a carros de Grande Turismo, num complexo regulamento que dividia a competição em 3 classes principais de cilindrada. Concorrendo para a classe 2 (1300 a 2000 cc) a Porsche decidiu fazer o mesmo que a Ferrari com o 250 GTO na questão das homologações, ao apresen-

tar modelos "EVO" de versões já existentes, ao invés de produzir os 100 exemplares requeridos para a categoria de Grande Turismo. Desse modo, logo em 1962, primeiro ano das novas regras, a Porsche venceu a classe 2 do mundial com o 356 Carrera Abarth, projecto que mantinha a plataforma do 356 mas recebia uma carroçaria italiana, mais leve e aerodinâmica. Para suceder ao Abarth a marca de Zuffenhausen decidiu melhorar

o conceito e adaptou a carroçaria do protótipo 718 RS 61 Coupé desenhada por Butzi Porsche ao mesmo chassis 356, construindo ao que parece apenas 2 exemplares para obter a extensão da homologação. Nascia assim a arma para o Mundial de Marcas de 1964 (e o derradeiro Porsche de competição com carroçaria em alumínio). O primeiro GS/GT (#122 991) estreou-se com um magnífico pôdio e triunfo na classe do Targa

Florio de 1964. Logo de seguida, nos 1000 km de Nürburgring, novo triunfo na classe correspondeu a um excelente 4º da geral. Só nas 24 Horas de Le Mans apareceu o segundo chassis (#122 992) mas ambos os Porsche acabariam por abandonar. Os modelos, construídos em momentos distintos, não eram exactamente iguais entre si, com a diferença mais notória a nível do "pilar B" muito mais largo no primeiro modelo a ser apre-

Na grelha de partida do Circuito de Vila do Conde de 1965 onde Nunes iria conquistar um excelente segundo posto absoluto



A mais louca aposta: o Carrera GS/GT à partida da Volta a Portugal



Américo Nunes na estreia do Carrera GS/GT no GP do ACP de 1965, disputado em Cascais

sentado, permitindo distingui-los facilmente nas fotos das provas onde participaram.

Logo em seguida, Jo Bonnier com o #122 991 conseguiu a "pole" e o triunfo na "Solitude-Rennen" para carros de Grande Turismo até 2,5 litros, disputada no mesmo dia do GP de Fórmula 1. A primeira vitória à geral do modelo, mas não a derradeira – conforme veremos mais adiante.

Resumindo, no final do ano a Porsche vencia de novo a Divisão 2 do Campeonato Internacional de Marcas, em parte devido às pontuações obtidas com o novo modelo GS/GT. Mas para 1964 os dirigentes da Porsche decidiram ir mais longe, produzindo mesmo as 100 unidades de um novo modelo, com motor central de 4 cilindros e carroçaria em fibra de vidro (também assinada por Butzi Porsche) num conjunto muito mais avançado que o anterior 356B 2000 GS Carrera GT. Nascia assim o 904 GTS que também iria dominar a classe 2 do campeonato do mundo e mesmo vencer à geral a mítica Targa Florio. E que iria relegar o anterior GS/GT para lugares secundários, como se pode verificar nas primeiras mangas do mundial de 64. Mesmo assim, Ben Pon e Joe Buzetta venceram a classe GT abaixo de 2000 cc nas 12 Horas de Sebring utilizando o segundo chassis (#992). Foi o derradeiro triunfo mundial do modelo. Pouco depois os GS/GT deixariam de ser usados pela equipa oficial, tendo regressado à Alemanha. Aqui sucede um detalhe menos conhecido, quando no ano seguinte, leia-se 1965, o chassis #992 foi usado pelo piloto austríaco Wilfried Gass nos ralis Semperit e Österreichische Alpenfahrt.

De Zuffenhausen... para Cascais Em Portugal, por essa altura, Américo Nunes procurava um substituto para os Porsche 356 com que competia em Portugal. Por intermédio da Guérin tomou conhecimentos da existência do GS/GT (ainda competitivo para provas nacionais) e decidiu adquiri-lo. Para concretizar o negócio e trazer o carro, Nunes deslocou-se à Alemanha na companhia do seu amigo e navegador Evaristo Saraiva onde, após algumas peripécias (tiveram que ir buscar o carro a Frankfurt, a casa de Gass, para depois ser instalado o motor correcto, na fábrica) o Porsche potente, brutal e ruidoso, veio para Portugal a rodar pela estrada, a tempo do GP do ACP ▶

disputado no circuito de Cascais. Ali, o começo não foi dos mais auspiciosos: depois de ter sido abalroado pelo Lotus Elan de Nícha Cabral nos treinos, viria a desistir na corrida após novo incidente com outro Lotus Elan, agora o de Vaz Guedes. Sendo um mestre na arte das carroçarias e não apreciando muito o desenho original traçado por "Butzi" Porsche, após o circuito de Cascais Américo Nunes aproveitou a revisão necessária para alterar a traseira do seu novo carro ao qual denominava de "Sapato". Para tal, socorreu-se de um catálogo de 904 GTS, cuja traseira copiou. Tudo a tempo de 15 dias depois estar a alinhar no Rally Internacional das Rias Baixas, prova que viria a vencer categoricamente! Uma pouco comum vitória internacional numa prova de estrada, ao volante de um modelo concebido para o Campeonato Internacional de Marcas.

Em seguida foi a Vila do Conde (pela EN1) para trazer a taça correspondente ao segundo lugar absoluto, atrás do poderoso Ferrari 275 GTB Competizione de Achilles de Brito. Algumas provas menores e alguns resultados à classe marcaram o resto da época que deveria ter terminado em grande estilo quando Nunes decidiu tentar vencer a Volta a Portugal com o novo Porsche. E, até certo ponto, esteve bem direccionado para o conseguir, disputando o comando da grande maratona, até que se despistou com alguma violência na zona do "cavalinho". De novo obrigado a mexer na carroçaria, Nunes aproveitou para modificar mais uma vez a traseira, dando-lhe agora a forma de um Carrera Abarth. E foi assim que iniciou a época de 1966, um ano que viria a revelar-se problemático devido aos cada vez mais constantes problemas mecânicos do complexo motor Typ 547/1 de 4 cilindros horizontalmente opostos e quatro veios de excêntricos, dito "Führmann". Um meio-brilharete na Rampa da Pena, desistências nos circuitos de Montes Claros, e Lordelo de Ouro, um mediano 6º lugar em Cascais e um razoável 4º posto da geral em Vila do Conde foram algumas das etapas de uma época que não foi do agrado de Nunes.

Por isso a substituição do "Sapato" passou para a agenda do dia. E no final da época, o piloto fez-se de novo à estrada, a caminho da Alemanha, na companhia do fiel Evaristo. O objectivo passaria por trocar o Porsche por um modelo mais re-



Américo Nunes, ao volante do Carrera GS/GT, a caminho do triunfo no Rali Internacional das Rias Baixas, na Galiza. De notar a traseira modificada para o padrão 904 GTS



Rampa da Pena de 1966: melhor tempo nos treinos e uma batida na prova



No Circuito de Montes Claros de 1966, com a renovada traseira do tipo "Carrera Abarth"



À esquerda: Zuffenhausen, 1963: foto oficial do primeiro Carrera GS/GT (#122 991)

À direita: #122 991 propriedade do Museu da Porsche

Palmarés Principal

PROVA/ANO	EQUIPA	CLASS.
1963 Estreia		
24h Le Mans	Ben Pon, Hans Schiller	D
Trophée d'Auvergne	H Linge, E Barth	12º Geral / 2º Classe

1964		
Daytona 2000km	E Barth, H Linge, J Bonnier	6º Geral / 1º Classe
Sebring 12 hs	B Pon, J Buzzetta, D Wester #43	11º Geral / 1º Classe

1965		
Semperit Rallye	Wilfried Gass	?
Österreichische Alpenfahrt	Wilfried Gass	?

Estreia de Américo Nunes

Circuito de Cascais, GP do ACP	Américo Nunes	D
3º Rallye Rias Baixas (Espanha)	Américo Nunes	1º Geral
X Circuito de Vila do Conde (Portugal)	Américo Nunes	2º Geral
Rallye de S. Martinho	Américo Nunes	1º Classe
Volta a Portugal	Américo Nunes	D

1966		
Circuito de Cascais	Américo Nunes	6º Geral
Circuito de Vila do Conde	Américo Nunes	4º Geral

cente que estivesse disponível no departamento de competição. Possivelmente um dos novos 911. Mas, perto de Paris, o Flat-4 cedeu uma vez mais, deixando os amigos apeados e fartos do problemático Porsche. Com a ajuda de Silvestre Martins, um antigo mecânico da Guérin que vivia na região parisiense, venderam o carro por 20 contos (100€uros) a um comerciante chamado Jacky que em 1968 terá revendido o "velho" 356B 2000 GS Carrera GT a um sucateiro.

Falhado o objectivo, Nunes acabaria por correr na época de ralis e velocidade de 1967 com dois 911 S nacionais, quase sem preparação. Apenas em 1968 pode regressar a Zuffenhausen para adquirir o desejado 911 S preparado no departamento de

competição (MC nº4).

Quanto ao 356B 2000 GS Carrera GT chassis #122 992, depois de um período nebuloso em que desconhecemos o seu paradeiro, sabemos que em 1987 foi adquirido por um coleccionador francês, de seu nome André Pibarot, que recuperou a forma original da traseira. Em 2000 participou nas Mille Miglia Históricas e 3 anos Pibarot depois venceu o carro ao famoso coleccionador argentino (residente nos EUA) Dr. Júlio Palmaz, proprietário de uma das melhores colecções Porsche em todo o mundo. Em 2015, Palmaz vendeu o carro a um coleccionador Sueco, em cuja posse possivelmente se manterá na actualidade. O chassis #122 991 encontra-se exposto no museu da marca, em Zuffenhausen. **MC**

"Servizio" com estilo

O Alfa Romeo Giulia revolucionou o mercado das berlinas desportivas na década de 60, com a sua aerodinâmica cuidada e motores potentes. Hoje é um dos Alfa Romeo mais procurados, pela sua beleza e competência.

Conhecida pelos seus modelos desportivos, a Alfa Romeo tornou-se pioneira na construção de berlinas desportivas com o Giulia (Type 105). Comercializado entre 1962 e 1978, o modelo desenhado por Giuseppe Scarnati ainda hoje é um dos italianos mais procurados por colecionadores, popular pela sua dinâmica desportiva e motorizações "com raça". A aerodinâmica começava a ser tida em conta, ainda que, no início dos anos

60, houvesse muito para descobrir nesta área. Todavia, é notável que o resultado final obtivesse um Cx de 0,34, bastante inferior, por exemplo, ao conseguido no Giulia Coupé Bertone. Sendo, como afirmaram os responsáveis do Servizio Progetti ed Esperienze, um automóvel "desenhado pelo vento", o Giulia berlina nunca obteve a unanimidade em seu redor. Mas a sua imagem forte e agressiva, afirmada na dianteira pelos quatro faróis de dimensões diferentes, a grelha direita, e umas formas sólidas são suficientemente distintas para uma

identificação imediata com a marca. Em termos de qualidade mecânica, a marca italiana sabia que nada de fundamental havia a modificar. O motor de dupla árvore cames à cabeça, em liga, era conceptualmente perfeito para os objetivos propostos. Tinha potência, binário, fiabilidade e carácter. Tinha também muita margem para evolução, no caso de ser necessária mais potência, mas era, sobretudo, muito versátil. Com pequenas modificações, podia ser um motor redondo e disponível, ou rotativo e poderoso. De tal modo que, durante várias décadas

se manteria virtualmente inalterado, motorizando modelos de vocação familiar e desportivos, sem grande dificuldade.

Motores para todos os gostos

O primeiro dos Giulia Berlina foi o TI, apresentado em 1962. Tinha motor com apenas um carburador duplo, de 92 cv DIN, caixa de cinco velocidades com comando ao volante e banco dianteiro corrido, além de travões de tambor nas quatro rodas (de disco, após 1964). A versão Giulia TI Super,





Compre agora!



Modelo

Alfa Romeo Giulia

Anos de produção

1962 a 1978

Produção total

c. 450 000

Pontos fortes

Mercado de peças
Mecânica
Originalidade

Pontos Fracos

Cotação
Raridade
Restauro difícil

Cotação 100%

Berlina Super 17 000€

de 1963, recebeu o motor do Giulia SS, com 112 cv DIN. Sendo a versão desportiva, era mais leve e superava os 185 km/h. O TI Super era consideravelmente mais rápido do que os seus rivais, mas só foram produzidos 501 exemplares. Em 1964, chegou o Giulia 1300, com apenas dois faróis, caixa de quatro velocidades, 78 cv DIN e um equipamento simplificado. O Giulia Super surgiu no ano seguinte, como modelo de topo, com dois carburadores duplos e 98 cavalos (102 após 1969), posicionando-se acima do TI, que se manteria em produção até 1967, sendo então substituída pelo 1600 S, com apenas um carburador duplo e 95 cv DIN.

Em 1966, a gama 1300 ficou completa com o modelo TI. Com uma taxa de compressão mais elevada, a potência subiu para os 82 cv DIN, explorados, desta feita, pela caixa de cinco velocidades. Para confundir também os 1300, surgiu, em 1970, em simultâneo com os outros dois modelos, a versão Super, com dois carburadores duplos e 89 cv DIN. Neste período, as principais alterações foram: o servofreio (1967), alternador e barra estabilizadora traseira (1969) e o duplo circuito de travagem (1970).

Em 1974, quando os resultados de vendas já começavam a baixar, surgiu

uma remodelação estética, designada por Giulia Nuova. Com as designações Super 1,6 e Super 1,3, viam as suas características técnicas inalteradas, mas apresentavam frente, traseira e interior modernizados, com quatro faróis de idêntico diâmetro, grelha em plástico preto mate e tampa da mala plana. O interior era particularmente bem conseguido, sendo até mais refinado do que as versões anteriores. Em 1976, o Giulia ainda teve fôlego para ser novamente pioneiro, dando nome ao primeiro modelo Alfa Romeo com motorização Diesel. Lançado em plena crise energética, o Nuova Super Diesel tinha motor Perkins de 55 cv SAE e alcançava 138 km/h de velocidade máxima. Em 1977, o Giulia Berlina terminou a sua carreira comercial, depois de mais de 450 mil unidades produzidas.

A Familiare de Giorgetti

Menos conhecida que os modelos Giulia Berlina, Sprint Coupé ou mesmo o GTC, a carroçaria Familiare era a versão carrinha do Giulia. Produzido em pequena quantidade, por carroçadores especializados como a Colli, a Grazia, a Cozzile sediada na Lombardia ou a Carrozzeria Giorgetti, de Massa (como o exemplar na imagem),

este modelo era utilizado preferencialmente pelas forças policiais ou como ambulância. Combinando a polivalência da carroçaria de cinco portas com a mecânica desportiva dos Giulia, era ideal para operações rápidas, para as quais era necessário levar excesso de bagagem.

Motor

Os motores desenvolvidos por Orazio Puliga são conhecidos pela sua durabilidade e robustez, desde que os intervalos de manutenção sejam escrupulosamente respeitados, juntamente com as recomendações do fabricante para a substituição periódica de todos os fluidos. Óleo e filtro deverão ser mudados em intervalos de 6000 quilômetros.

Com o motor a funcionar ao ralenti procure por fugas de óleo ou vibrações excessivas, indicadoras de apoios gastos ou quebrados. A emissão de fumo azulado no arranque, ou durante as passagens de caixa, é sinal de válvulas gastas.

Por último, uma palavra para a alimentação. A maior parte dos Alfa ►



Romeo Giulia vinham equipados com carburadores Dellorto, Weber ou Solex, de manutenção relativamente fácil e com poucas diferenças ao nível da performance.

Transmissão

Robustas e fiáveis, as caixas de velocidades que equipam as várias motorizações do Giulia poderão apresentar algumas avarias nos sincronizadores – especialmente os da segunda velocidade – relacionadas

Alfa Romeo Giulia

Utilização

★★★★★

Manutenção

★★★★★

Fiabilidade

★★★★★

Valorização

★★★★★

com a elevada quilometragem do motor ou fraca manutenção. As ponteiras da transmissão deverão ser verificadas periodicamente de modo a despistar sinais de fuga de óleo dos vedantes de borracha.

Carroçaria

Ponto crítico nos restauros de qualquer Alfa Romeo Giulia, a corrosão é um dos principais defeitos da carroçaria, já que de fábrica os carros vinham sem proteção contra o “bicho da chapa”. São muitos os pontos a verificar, das embaladeiras ao compartimento do motor, passando pelo berço da caixa de direção, prateleira da bateria, por baixo do depósito de óleo dos travões, cavas das rodas, fundo do carro, apoios das suspensões, junto aos vidros por debaixo das borrachas, nas dobradiças das portas e por debaixo dos tapetes. São estes alguns dos pon-

A carroçaria Familiare era a versão carrinha do Giulia, produzida em pequena quantidade



Os motores desenvolvidos por Orazio Puliga são conhecidos pela sua durabilidade e robustez, desde que os intervalos de manutenção sejam escrupulosamente respeitados, juntamente com as recomendações do fabricante para a substituição periódica dos líquidos. Em Portugal, o Giulia Super 1600 custava 154 contos em 1972

Alternativas ao Alfa Romeo Giulia Super 1600 Familiare no mercado nacional

c. 144 contos (1972)



BMW 1602 Touring

Anos de produção	1971 a 1972
Produção total	t. 704 569
Cilindrada/potência	1573cc / 85cv
Velocidade máxima	162 km/h
Cotação (100%)	13 500 euros
Pontos fortes	Estética e originalidade
Pontos fracos	Raridade e cotação elevada

c. 115 contos (1972)



Fiat 124 Familiare

Anos de produção	1967 a 1974
Produção total	t. 1 280 000 exemplares
Cilindrada/potência	1438cc / 76cv
Velocidade máxima	150 km/h
Cotação (100%)	4 500 euros
Pontos fortes	Espaçoso e elegante
Pontos fracos	Restauração difícil

92 contos (1972)



MG 1300

Anos de produção	1962 a 1973
Produção total	ND
Cilindrada/potência	1275cc / 70cv
Velocidade máxima	145 km/h
Cotação (100%)	5 800 euros
Pontos fortes	Robustez e peculiaridade
Pontos fracos	Raridade

Os materiais utilizados no interior do Alfa Romeo Giulia são de boa qualidade, existindo peças de substituição disponível nos especialistas da marca. Ponto crítico nos restauros de qualquer Alfa Romeo Giulia, a corrosão é um dos seus principais defeitos



tos de ferrugem. Procure também por sinais de batida na chapa, verificando se as portas fecham bem, com as folgas corretas, e se a pintura não apresenta ondulações ou falhas.

Suspensão

Um dos problemas mais comuns da suspensão dianteira dos Giulia é a quebra dos tabuleiros das molas devido a corrosão excessiva e conseqüente abatimento da estrutura. Verifique a condição destes elementos, aproveitando também para inspecionar as chumaceiras. As chumaceiras da suspensão traseira também deverão ser inspecionadas. No entanto a maior preocupação deverá recair sobre as molas, de taragem mais branda que

as utilizadas na frente, e conseqüentemente mais sensíveis ao desgaste.

Travões

Nos modelos mais antigos a travagem era assegurada por tambores nas quatro rodas, sem assistência. Mais tarde a Alfa Romeo atualizou o Giulia com servofreio e discos de travão. Verifique o estado do servofreio, especialmente em carros que tenham estado muito tempo parados, já que é comum estes bloquearem.

Direção

A caixa de direção de pinhão e cremalheira dos Giulia é uma peça que, quando bem mantida, não dá qualquer tipo de problemas, mas poderá

apresentar desgaste prematuro ou ruídos se descuidada. Procure folgas despropositadas agitando o volante com o carro parado, frequentes principalmente em carros com medidas de pneus superiores às de origem.

Parte elétrica

Verifique o estado dos cabos de ligação do sistema elétrico, procurando por sinais de quebra ou desgaste nas ligações. Confirme a qualidade dos faróis dianteiros, procurando por lascas perdidas no interior refletor.

Interiores

Os materiais utilizados no interior do Alfa Romeo Giulia são de boa qualidade, existindo peças de substitui-

ção disponível nos especialistas da marca. Tenha em atenção o estado das forras dos bancos, aparência do tablier e funcionamento dos instrumentos.

Conclusão

Quer seja na carroçaria Familiare, ou na versão Berlina, o Giulia é um dos modelos familiares mais desportivos da sua geração, e um que ainda hoje faz tremer qualquer "alfista" que se preze. Aliando como poucos a raça desportiva da marca de Arese com a polivalência de uma carroçaria generosa, o Giulia é um verdadeiro carro de coleção. Seja pelo entusiasta inexperiente, seja pelo colecionador com vários carros na garagem. **MC**

Dicas & Mercado

Cabaz de peças

Filtro de ar	40,75 €
Filtro de óleo	32,74 €
Espelho retrovisor interior	116,85 €
Filtro de gasolina Fispa (35 mm)	8,92 €
Jogo de escudetes (x4)	116,85 €
Distribuidor eletrónico	329,64 €
Vidro do farolim da frente (branco, Carello)	14,67 €
Vidro do farolim da frente (laranja, Altissimo)	16,73 €
Farolim traseiro (Carello)	257,07 €
Volante	116,85 €
Apoio de braço	49,20 €
Fole do travão de mão	34,44 €
Jogo de alcatifas	243,50 €
Panela de escape traseira	86,59 €
Junta do coletor de escape (cabeça 1300-2000)	2,48 €
Bomba lava-vidros	120,54 €
Junta da tampa de válvulas com fio de silicone (1300-2000)	28,29 €
Jogo de juntas completo (Unificado 1300-2000)	129,15 €
Jante especiais Momo Vega (6 x 14 ET 23)	218,33 €
Amortecedor da frente (original Spica)	60,27 €
Disco de travão Dunlop (285 mm)	227,55 €
Pinça de travão	220,10 €
Servo freio (Tipo ATE)	246,00 €

Preços fornecidos pela BertoRicambi. Não inclui portes de envio.

Contactos úteis

Alfa Romeo (www.alfaromeo.pt)
Biscione Classic Clube (biscionecc@gmail.com)
Alfa Romeo Clube de Portugal (www.clubealfistaportugal.com)
BertoRicambi (www.bertoricambi.com)
Tobiazzi (tobiazzi@hotmail.com)
ALFAnord (www.alfanord.pt)
Alfaholics (www.alfaholics.com)
Classic Alfa (www.classicalfa.com)
EB Spares Ltd (www.ebspares.co.uk)
Speedy Spares (www.speedyspares.co.uk)
Highwood Motor Co (www.highwoodalfa.com)
Northwest Alfa Romeo Club (<http://welcome.to/nwarc>)
Alfa Romeo Owners Club-USA (www.aroc-usa.org)
New York Alfa Romeo Owner's Club (www.nyaroc.org)
Alfa Romeo Owners of Oregon (www.alfaclub.org)



Jaguar D-Type Ecurie Ecosse

TEXTO Ricardo José Gouveia | IMAGEM RM Sotheby's

O escocês que conquistou Le Mans

Vencedor da edição de 1956 das 24 Horas de Le Mans, o D-Type “XKD 501” da Ecurie Ecosse é avaliado um dos mais valiosos Jaguar de sempre, pelo seu pedigree e estado de conservação. Conheça a história desta lenda da resistência.



Considerada como uma das melhores de sempre das 24 Horas de Le Mans, a edição de 1956 viu alinhar à partida pilotos de renome como de Portago, Trintignant, Gendebien, von Trips, Hill, Maglioli, Behra, Fangio e Castelloti, tripulando modelo de marcas não menos conhecidas como Ferrari, Aston Martin, Jaguar, Talbot, Porsche, Lotus e Gordini. Na época dourada do desporto automóvel, 49 começavam a prova, terminando apenas 14. O vencedor seria Jaguar D-Type, da Ecurie Ecosse.

Decorado com o azul escocês, tradicional dos modelos inscritos pela equipa Ecurie Ecosse, o Jaguar foi partilhado pelos escoceses Ron Flockhart – um aventureiro nascido em Edimburgo – e Ninian Sanderson – um divertido piloto, nascido em Glasgow. Juntos, os dois privados tinham pela frente não só uma competitiva grelha, mas acima de tudo uma tremenda intempérie. Seguindo a vitória de 1953 em Le Mans, a Jaguar decidiu evoluir o modelo C-Type. Para isso os técnicos ingleses revolucionaram a construção, passando de um chassis tubular para uma estrutura monocoque, na qual carroçaria e chassis contribuíam para a rigidez total. Em contrapartida, o comprovado motor XK de 3,4 litros (3442cc) seria mantido, apenas atualizado com três carburadores duplos Weber, o que aumentava a potência para os 245 cavalos. Um sistema de lubrificação por carter seco foi igualmente adaptado, reduzindo o peso do motor e permitindo o seu posicionamento mais baixo no chassis. O modelo seria aferido durante os testes de 1954 em Le Mans, com ►



Construído a pensar nas provas de resistência, o habitáculo do Jaguar D-Type era referência ergonómica na época





A matrícula permite ao brilhante Jaguar D-Type circular na estrada



Em meados da década de 50 esta era uma das silhuetas mais aerodinâmicas a competir nas provas de resistência e em Le Mans

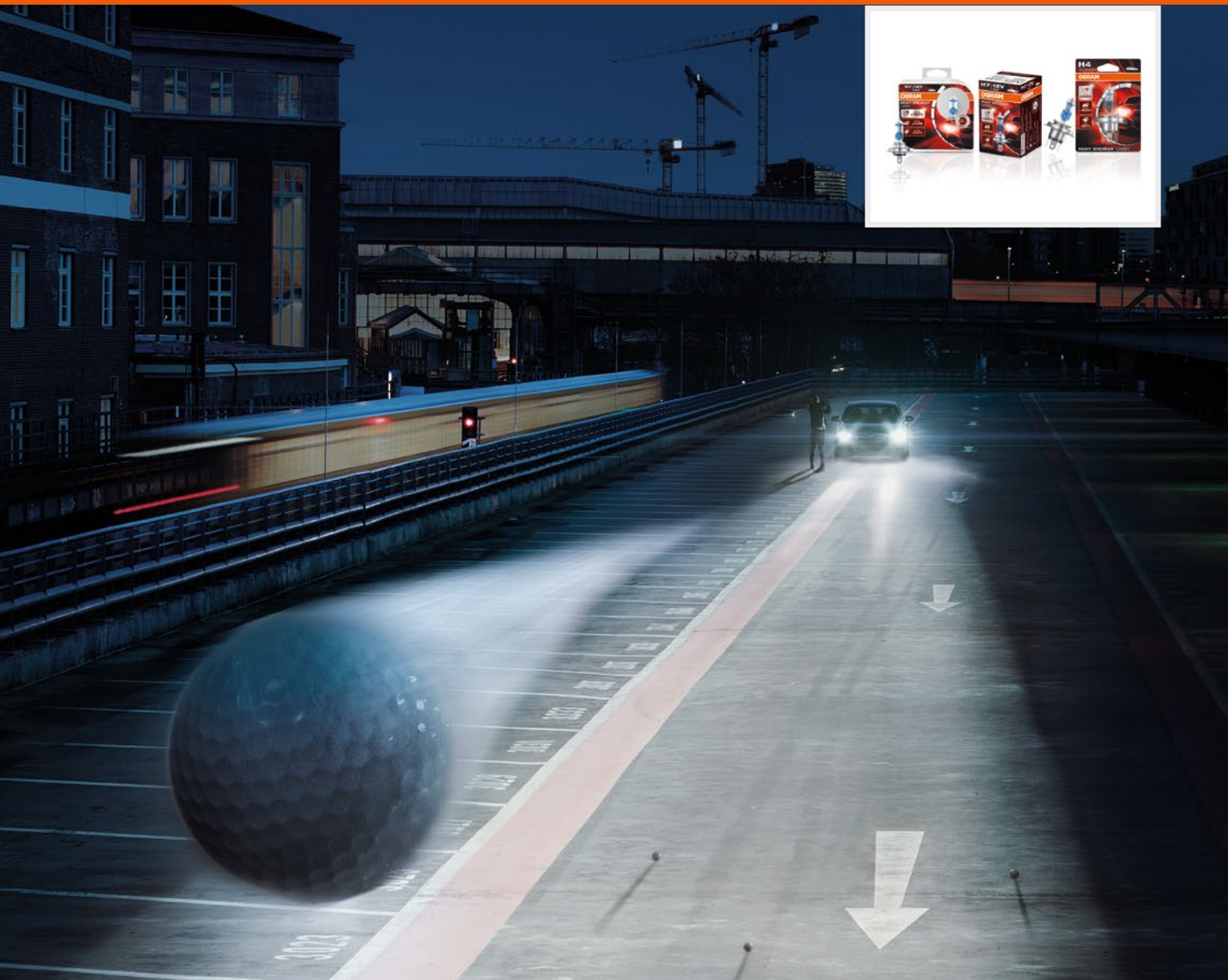


Na edição de 1956 das 24 Horas de Le Mans, os escoceses Ron Flockhart e Ninian Sanderson levaram o D-Type "XKD 501" à vitória

o D-Type a alcançar a incrível velocidade máxima de 272 km/h na reta de Mulsanne.

Chassis # XKD 501

Em 1955, o chassis número #XKD 501 foi o primeiro D-Type a ser vendido a uma equipa privada, a formação escocesa Ecurie Ecosse. Fundada em 1951, a Ecurie Ecosse foi uma das que fez campanha com sucesso com os Jaguar C-Type, graduando-se para os D-Type assim que estes passaram a ser fornecidos pela fábrica. Pintado de azul, com a cruz de St. Andrews Cross brasonando-lhe os guarda-lamas dianteiros, o modelo foi pilotado pela primeira vez por Jimmy Stewart, o irmão de Jackie Stewart. Infelizmente Jimmy despistou-se duas vezes em maio de 1955, tendo o D-Type retomado à fábrica para reparações em ambas as ocasiões. Faltando a edição de 1955 das 24 Horas de Le Mans, por não se encontrar pronto, o #XKD 501 só voltou a competir a 9 de julho no Leinster Trophy, e alcançado o nono lugar à geral e primeiro da sua classe com Desmond Titterington aos comandos. A 17 de julho seria vez de Ninian Sanderson pilotar o Jaguar, alcançando o sexto lugar no British GP. A rotação dos pilotos aos comandos do D-Type continuou em agosto, com Titterington a voltar à ação nas corridas disputadas em Charterhall (nas quais alcançou um primeiro e segundo lugares) e em Snetterton uma semana mais tarde (de onde saiu com dois primeiros lugares). Para a prova em Crimond foi escalado Sanderson, que partilharia o Jaguar com Titterington nas nove horas de Goodwood, disputadas a 20 de agosto. A época de 1955 ficou completa com o segundo lugar conquistado por Titterington em Aintree, a 3 de setembro. Durante 1956, mudanças nos regulamentos ditaram a aplicação de um para-brisas completo no #XKD 501, tendo também este sido atualizado mecanicamente com a montagem do motor número #2036-9 herdado do chassis # XKD 561. O carro manteve-se bastante competitivo durante a primeira parte da temporada, conquistando dois terceiros lugares em Aintree e Charterhall, e um primeiro e segundo lugares em Goodwood, a 21 de maio, com Ron Flockhart ao volante. Flockhart e Sanderson fizeram equipa nas 12 Horas de Reims, a 30 de junho, preparando a participação em ▶



Luz é desafio

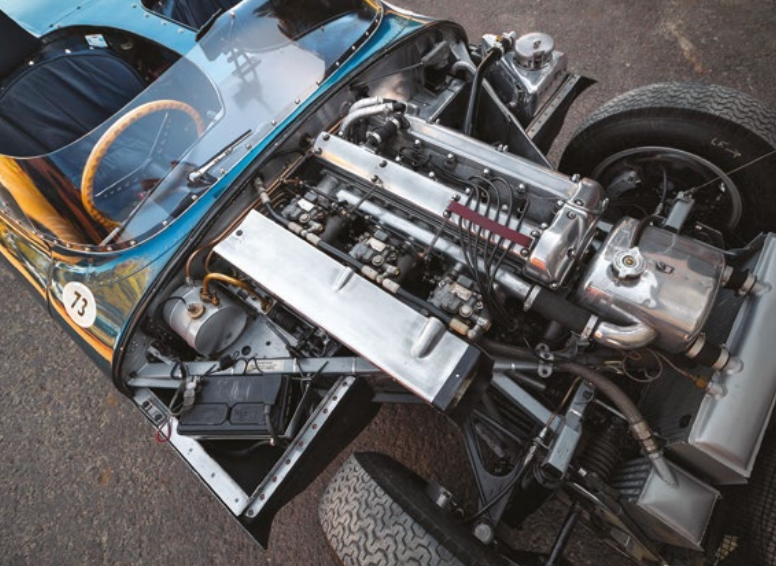
Rompa com convenções.

Entre numa nova dimensão.

Com um melhor rendimento luminoso graças à inovadora tecnologia de ablação por laser e ao enchimento de xénon. A NIGHT BREAKER® LASER oferece até 130% mais luz, até 40 m maior feixe de luz e até 20% luz mais branca em comparação com as lâmpadas de halógeno standard. A NIGHT BREAKER® LASER lidera agora o segmento do portefólio de desempenho das lâmpadas de halógeno da OSRAM, que também inclui a NIGHT BREAKER® UNLIMITED e a SILVERSTAR® 2.0.

Luz é OSRAM

OSRAM



O D-Type utilizava o comprovado motor XK de 3,4 litros, com três carburadores duplos Weber



O histórico Jaguar D-Type "XKD 501" ex-Ecurie Ecosse foi vendido por 19 492 116 euros pela leiloeira RM Sotheby's, no evento realizado em Monterey

Le Mans com um brilhante quarto lugar, atrás dos três D-Type de fábrica, e derrotando os poderosos Ferrari TR Spider e Gordini. Disputadas em julho, as 24 Horas de Le Mans viram alinhar vários candidatos ao título. A armada Jaguar era composta pelos três D-Type de fábrica, equipados com injeção de combustível, e os D-Type privados de carburadores, inscritos pelas equipes Garage Francorchamps

e Ecurie Ecosse. O infortúnio dos carros de fábrica ditou que, às 23 horas, apenas o #XKD 501 da Ecurie Ecosse estivesse em posição de contestar a liderança com a Aston Martin e Ferrari. E assumindo a liderança da prova às 5 horas, foi isso mesmo que o Jaguar escocês fez. Até final, a prova seria um jogo de gato e rato entre o Jaguar da dupla Flockhart/Sanderson e o Aston Martin de Moss/Collins. O resultado

seria ditado pelo menor consumo de combustível registado pelo Jaguar. Na derradeira volta, com apenas 14 carros em pista, o D-Type tinha uma vantagem curta sobre o Aston de Stirling Moss, e sete voltas sobre o Ferrari 625 LM spider de Trintignant e Olivier Gendebien. O domínio do Jaguar foi confirmado com uma distância total percorrida de 4034,93 quilómetros, a uma média horária de 168,12 km/h. A velocidade máxima

registada na reta de Mulsanne foi de 252,45 km/h. Avaliado entre 17 902 206 euros e 22 377 757 euros, o Jaguar D-Type "XKD 501" ex-Ecurie Ecosse foi vendido por 19 492 116 euros pela leiloeira RM Sotheby's, no evento realizado no passado fim de semana de 19 e 20 de agosto, em Monterey. Este valor eleva o estatuto do modelo como o Jaguar mais valioso de sempre.

MC



Na Sportclasse conhecemos o seu Porsche.

Sabemos que os modelos Porsche resistem como poucos ao passar do tempo. Porém, para que possam estar sempre no seu melhor, é necessário que sejam assistidos por quem conhece verdadeiramente a sua engenharia.

Moderno ou clássico, a Sportclasse oferece ao seu Porsche os serviços de uma equipa especializada, competente e conhecedora das necessidades específicas de cada modelo da marca de Estugarda.

Visite a nossa oficina e descubra porque deve confiar na Sportclasse a manutenção do seu Porsche.



STAND

Com mais de 20 anos de experiência no mercado nacional e internacional temos à sua disposição as melhores soluções para a aquisição e venda de modelos Porsche. Clássicos ou modernos, conte com o nosso know-how na obtenção do melhor negócio.

OFICINA

- / Diagnóstico
- / Revisões
- / Reconstrução
- / Reparação
- / Alinhamento
- / Check-up
- / Bate-chapa
- / Pintura
- / Inspeção

CONTACTOS

/ Oficina:
+351 965 100 570
oficina@sportclasse.pt

/ Stand:
+351 966 022 680
stand@sportclasse.pt

/ Peças e acessórios:
+351 213 839 260
pecas@sportclasse.pt

Um modelo marcante

O M3 foi o primeiro modelo da BMW M a ser produzido em grande série, com a geração E30. Desde então, não mais deixou de estar no catálogo da marca e este ano celebrou os seus trinta anos. Motivo para celebrar, com um conjunto de modelos na escala 1/43.



Parece mentira mas já passaram trinta anos desde que o primeiro M3 foi lançado no mercado, pensarão alguns dos nossos leitores. O modelo criou um impacto notável entre os coupés desportivos alemães, iniciando uma fórmula que outros tentaram seguir, com maior ou menor sucesso. O primeiro M3 foi feito com base na segunda geração do Série 3, o E30 e equipado com um motor de quatro cilindros que derivava do seis cilindros do M1. Depois, a BMW M GmbH desenvolveu uma caixa de velocidades específica, repensou a suspensão e produziu um pacote aerodinâmico,

com asa traseira, spoiler dianteiro e abas das rodas alargadas. A versão de estrada foi um sucesso com 18 000 vendas, a partir de 1997 mas o M3 tinha sido feito sobretudo para a marca poder entrar nos campeonatos DTM e ETCC, que na altura se disputavam com modelos de Grupo A. O motor 2.3 original debitava 195 cv mas seria trabalhado para chegar aos 215 cv, na versão de 2.5 litros. A segunda geração foi lançada em 1992, com base no E36 e era maior e mais confortável, passando a ter um seis cilindros em linha que começou com 240 cv e subiu aos 321 cv, com a cilindrada de 3.2 litros. Foi o primeiro a estar disponível com caixa robotizada SMG e carroçaria de quatro

portas, além do Cabrio, que já vinha do E30. As vendas chegaram às 71 252 unidades até ser substituído em 2000 pelo M3 E46, agora com 333 cv, que atingiu vendas recorde de 85 000 unidades. A quarta geração E92 passou para um motor V8 atmosférico de 414 cv, em 2007 e foi o primeiro a ter caixa de dupla embraiagem, subiu de preço mas as vendas pouco sofreram, terminando a sua carreira com 66 000 carros. E chegamos ao modelo atual, o F80 que, na versão coupé se chama M4, voltou aos seis cilindros em linha mas agora com dois turbocompressores, para chegar aos 431 cv. O M3 passou a ser a versão de quatro portas, por isso o deixámos de fora deste artigo.

As miniaturas

Todos os modelos que escolhemos para representar as quatro gerações do M3 foram fabricados pela Minichamps. Da primeira geração temos dois modelos, o coupé e o cabrio, este com o capot dianteiro de abrir, num movimento igual ao do carro real. A qualidade é excelente em ambos, obviamente com o habitáculo do cabrio muito mais fácil de observar. São modelos lançados há poucos anos, portanto já com todas as modernas tecnologias de produção de miniaturas. Passando para a segunda geração, encontramos um modelo produzido na altura do lançamento do M3 E36 mas que, ainda assim, resistiu muito bem ao passar dos anos.



As duas miniaturas do M3 E92, em versão coupé e Cabrio, mostram detalhes muito bons, como o tejadilho em carbono ou o detalhe do talier. Em cima, a precisão de montagem do modelo à escala 1/43 faz justiça ao original



As suas linhas estão muito bem definidas e a pintura é excelente. Onde mais se nota a idade da miniatura é no habitáculo, menos detalhado do que no E30.

A terceira geração E46 surge aqui também em duas versões, coupé e cabrio, ambas de excelente qualidade, com capots de abrir para se ver o último seis cilindros em linha atmosférico do M3 e com detalhes de grande calibre, como o desenho das jantes, o sistema de navegação, bem visível no cabrio ou o teto de abrir, no coupé. Finalmente, a geração E92 está representada por dois modelos da mesma cor, o que serve para dar destaque ao tejadilho em carbono, no coupé. O habitáculo subiu ainda mais uns degraus em termos de qualidade, bem como a precisão do mecanismo de abertura e fecho dos capots, que neste caso deixa apreciar uma reprodução aceitável do motor V8.

Estes são apenas os modelos base para se começar a construir uma coleção dedicada ao M3. Há muitos outros, entre os quais as versões especiais E30 Evolution, E46 GTR e CSL, bem como o E92 GTS, só para falar dos modelos de estrada. Mas a coleção pode não acabar por aqui e continuar para as versões de competição, que se podem encontrar em todas as gerações do M3. Claro que algumas destas miniaturas já deixaram de ser produzidas há algum tempo, mas uma pesquisa em sites de leilões on line deverá resolver a maioria dos problemas.

MC

O primeiro M3 usou como base a Série 3 E30 e esteve desde logo disponível em versão coupé e cabrio. As duas miniaturas da Minichamps reproduzem este par com elevada qualidade



Lançadas ao mesmo tempo do modelo real, as miniaturas do M3 E46 coupé e cabrio têm excelentes detalhes



NÃO PERCA ESTA OPORTUNIDADE!

Assine a Motor Clássico e faça parte do Clube Motor Clássico onde beneficiará de MAGNÍFICAS VANTAGENS!



PROMOÇÃO ESPECIAL

12 edições
com 25% desconto

ASSINE JÁ EM
clube.motorclassico.pt
www.assinerevistas.com



LINHA DIRECTA ASSINANTES
21 415 45 50

2ª A 6ª FEIRA, 9H30-13H00 E 14H30-18H00
[Fax] 21 415 45 01
[E-mail] assinaturas@motorpress.pt



RACAR
— CONSULTORIA AUTOMÓVEL —

Clássicos



Está a pensar vender o seu clássico?
Consulte-nos

Morada: Avenida António Augusto de Aguiar nº30C, 1050-016 Lisboa

Telefone: 215 941 931 / 210 964 284 / 910 765 230

E-mail: racar@racar.pt



Pequenos Anúncios

A divulgação perfeita para quem pretende vender um Clássico

Classificados **Motor Clásico**



Vantagens do anúncio pago:

**Garantia de publicação efectiva do seu anúncio particular
— com destaque e/ou foto — na edição impressa e na Internet,
sem custo adicional. Use o cupão e envie:**

E-mail



Envie os dados do anúncio para: classificados@motorpress.pt indicando a modalidade pretendida. Simples ou com foto. Pode anexar o seu ficheiro de imagem. **Para efectuar o pagamento ligue 21 415 45 00** de 2ª a 6ª feir. das 9:30 às 13h e das 14:30 às 18h.

CORREIO



Enviar o original ou fotocópia para: Motor Clássico Classificados
Rua Policarpo Anjos n.º 4 1495-742 Cruz-Quebrada Dafundo
O pagamento pode ser feito por cheque, vale postal dos CTT
ou cartão VISA. (Não se aceita o cartão VISA Electron).

FAX

Pode fotocopiar o cupão de anúncio e enviar por fax: 21 415 45 04 / 05
Modalidade apenas disponível para pagamentos com cartão VISA. (Não se aceita o cartão VISA Electron).

SIMPLES GRATUITO

COM FOTO 10€

até 120 caracteres
com tipografia a negro

Dados Pessoais:

Nome

Morada

ocalidade |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| **C di o os al** |_|_|_|_|_|_|_|_| el |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

e mail _____ **a a de Nascimento** o ____ / ____ / ____

rofiſſ o Co ri i e

Escreva aqui o texto que pretende no seu anúncio pago:

Escreva aqui o texto que pretende no seu anúncio pago:

Uma letra em cada quadrícula, deixe uma quadrícula entre cada palavra

[illegible]

Formas de Pagamento:

Indique os 3 algarismos à direita da assinatura
no verso do cartão

Cartão de crédito Nº _____ CCV _____

Validade ____ - ____ - ____ VISA ____ Mastercard ____ American Express ____ Vale postal nº ____

Cheque n° | | | | | | | | | | Banco | | | | | | | | | |

Os dados recolhidos são objecto de tratamento informatizado e destinam-se à gestão do seu pedido. Ao seu titular é garantido o direito de acesso, rectificação, alteração ou eliminação sempre que para isso contacte por escrito o responsável pelo ficheiro da MPL. Caso não pretenda receber outras propostas comerciais assinala aqui ☐ Caso se oponha à cedência dos seus dados a entidades parceiras da Motorpress Lisboa, por favor, assinala aqui ☐



Morris Minor, 1951, Certificado ACP, Restauro com rigor, Particular 13.500€ Lisboa. Tel. 919 398 395



Fiat NSU/Neckar, 1959, 11000€. Tel. 934 158 464



VW New Beetle 3.2 RSI, 2002, Edição limitada Nº 146 de 250 3200CC, 224 CV, 26484 Km, Tel. 919 58 92 05



BMW 2002 Tii, 1973, Original, Bom estado, 27500€. Tel. 919 589 205



Honda CB 250, 1996, Estado nova com 4.600 kms, 1900€. Tel. 913 901 744. Interessa a colecionadores.



Jipe Suzuki X-90 1.6 I, 1996, Viatura c/tração às 4 rodas, , Targa, Poucos Kilómetros, 3.100€. Tel. 96 011 12 50



Mitsubishi 3000 GT, 1994, Pintura nova, Jantes especiais, Inspeccionado, Impecável, 17.500€. Tel. 96 011 12 50



Citroën XM, 1991, Ótimo estado, particular. 2.300€ negociável Lisboa. Tel. 919 398 395.



MGB, 1969, Nacional invulgar estado geral, Roda raiada, Bermuda original, Pintura de origem, Cert. ACP. 2.500€. Tel. 919 398 395



Peugeot 504 Gasolina, 1969, Original, Bom estado geral, 3.500€. Tel. 96 901 04 72.



Fiat X19 1300, 1975, Cert. ACP, Extras, Estado geral ótimo, 13.500€ Lisboa. Tel. 919 398 395.



Citroën LN, 1977, 602cc, 67000 Km, Ótimo estado geral, 2.550€. Tel. 966 593 891.



Seat Altea, 2006, Nacional, Como Novo, 9.900€. Tel. 96 011 12 50



BMW 1602, 1974, Original, Muito bom estado, 6.750€. Tel. 96 901 04 72.



Austin Montego 1.3 LS, 1989, totalmente restaurado, irrepreensível com IPO, aceito troca. Cascais Classics Tel. 931 109 471



Motor Mini 850 caixa de velocidades, completo outros motores, anos 50 a 80 disponíveis, 1200€, Cascais Classics Tel. 931 109 471



Carburadores Solex, Fomoco, Zentih, Webber e outros para viaturas clássicas, motores e caixas, anos 50 a 80, Cascais Classics Tel. 931 109 471



Ford Cortina Gt, 1970, Nacional, Original, Revisão feita, Muito bom estado, 10.900€. Tel. 913 017 162



Triumph Spitfire MK4, 1972, Bom estado geral, 10.500€, Tel. 919 996 958



Sunbeam Chamois Sport, 1970, Particular, Nacional, Ótimo estado geral, Cert. ACP, 10.000€ Lisboa. Tel. 919 398 395.



Lancia Fulvia 1.35, 1974, Cert. ACP, Invulgar estado geral, Particular, 18.500€ Lisboa. Tel. 919 398 395.



Honda CRX 16 16v, 1989, Poucos Km Nacional, particular invulgar estado de garagem. 7.500€. Tel. 919 398 395.



Renault 4 GTL, 1986, Ótimo estado geral, Restaurada 80000 Km, 5.350€. Tel. 966 593 891.



Fiat 600 D, Muito bom estado, Como novo, 5.600€. Tel. 91 722 56 34.



Lancia Fulvia Fanalione, 1971, 75.000€. Tel. 96 602 26 80 www.sportclasse.pt



Mercedes G400 CDI V8 Cabrio, 2002, Excelente estado geral, 2 Lugares. Tel. 919 589 205.



Saab V4, 1972, 24.500€. Tel. 96 602 26 80 www.sportclasse.pt



Mercedes 200 Compressor, 2003, Carro muito estimado, 13.500€. Tel. 960 111 250.



Mercedes 300 SL 24v, 1982, Automático, Como novo, 12.800€. Tel. 91 722 56 34.



Honda S800 Cabrio, 1968, Bom estado geral, 35000€. Tel. 919 589 205



Mercedez Benz C 123 Coupé, 1978, Garagem estimado, 10.300€. Lisboa Tel. 91 939 83 95.



Lancia Beta Monte Carlo, 1976, 2000cc de coleção, 18.300€. Tel. 917 225 634.



Mercedes E 320 GPL 220cv, 1/1992, Cx, Aut, Nacional, 258.300Kms, Inspecionado, C/ AC, Pele + Muitos extras, 4.750€. Negociável. Tel. 91 929 56 32



Lotus Elan, 1971, 47.500€. Tel. 96 602 26 80 www.sportclasse.pt



Alfa Romeo Brera, 2008, Motor Diesel 2387cc, Como novo, 19.000€. Tel. 960 111 250.



Citroën 2 CV, 1988, Bom estado original, 83000 Km, 9000€. Tel. 919 589 205



Mercedes 230CE, 1988, Nacional, Cx. Automática, Ac, Ta, Ve, Revisão feita, Bom estado, 5.900€. Tel. 913 017 162



Tiger, 2010, Como novo, 1600cc, 18.300€. Tel. 960 111 250.



BMW X5, 2003/10, Aceito troca, Carro impecável de tudo, 14.800€. Tel. 917 225 634.



Alfa Romeo Spider, 1987, Impecável, 1600cc, 11.800€. Tel. 960 111 250.



Mercedes Benz Class S – Turbo Diesel, 1993, Full extras, Muito bom estado, Coleção particular, 7.000€. Tel. 91 661 07 64.



Maserati 4.24 Biturbo, 1991, Full Extras, Motor desmontado. 6.750,00€. Tel. 919 354 743.



Buggy (novo), legalizado e inspecionado, 12.500,00€ Coimbra. Tel. 964 254 831.



Kaiser Henry J, 18.900€. Tel. 919 197 422 www.interclassico.com



Mercedes S320, 11/1992, Diesel, Todos extras, Livro de revisões, 16.500€. Tel. 917 225 634.



Morris Mini Cooper 1000cc, Preparado para Competição, Particular, Excelente, 14.000€. Tel. 960 111 250.



MG MGB 1800cc, 1973, Coleção Particular, Vários extras, 15.000€. Tel. 917 225 634.



Mercedes 220 SEb Cabriolet, 1964 Europeu, Bom estado geral, cx. Manual Chassi:111023. Tel. 91 958 92 05



Casal Boss, 1985, 2 vel, documentos e matrícula novos. Completamente restaurada. 1650€. Tel. 917 924 341



MG Midget, 11.900€. Tel. 919 197 422
www.interclassico.com



Pneus 5.20 12 BF Goodrich, 215/70 VR 14 Michelin lista branca. Tel. 913 334 146.



NSU Prinz 1000, 6.300€. Tel. 919 197 422
www.interclassico.com



Alfa Romeo GT Junior 1.6, 1977, 49500 Km, uma única proprietária, em garagem desde 1989, 19.000€. Tel. 934 373 175.



Renault 5 GT turbo fase 2 120cv, 1 Dono rigorosamente de origem, coleção particular, 8.500€ Lisboa. Tel. 919 719 932.



Renault 10, 2.900€. Tel. 919 197 422
www.interclassico.com



Rover 2000 TC, 4.900€. Tel. 919 197 422
www.interclassico.com



Toyota Corolla KE 20, 2.900€. Tel. 919 197 422
www.interclassico.com



Yamaha 1100, 1993, Toda original, estado geral ótima 3.000€ negociável, Lisboa particular, Tel. 91 939 83 95.



Mini, 1990, 28000Km, Nacional igual a novo de garagem com extras, 8.000€ Lisboa, Tel. 91 939 83 95.

**AUTO-RÁDIOS
CLÁSSICOS PARA
AUTOMÓVEIS CLÁSSICOS**

TLM: 967 043 020

ANUNCIE NESTE ESPAÇO!

Informações: rgarrett@motorpress.pt | 21 415 45 77



**Motor
Clássico**
As máquinas do tempo



InterClássico



Fiat 130
13.900€



Fiat 500 L
8.900€



Autobianchi A 112 Abarth
13.000€



Datsun 1000
4.900€



Austin Cooper 5
39.000€



Renault 4 CV Joaninha
12.900€



Ford Anglia
9.500€



Fiat 124 Spider
23.900€



Alfa Romeo 1.6 Spider
12.900€



Jaguar SS 1.5 litre
39.000€



Rolls Royce Rippon Bros
48.000€



Citroen 2 CV
5.200€

ANUNCIE AS SUAS VIATURAS • PEÇAS E ACESSÓRIOS

www.interclassico.com



Hillman IMP Californian
5.900€



Jaguar 3.8 S
27.500



Bentley MK VI
44.000€



Lancia Delta Integrale Evolution 2
74.000€



Lancia Aprilia
43.000€



Porsche 993 Turbo
167.000€



Mercedes Benz 200 T
8.900€



Mercedes Benz 170 SD
46.000€



Lancia Flavia 1.8 Iniezione
24.800€



Mini Studio 2
6.900€



Volkswagen Combi
13.700€



Chrysler Limousine
25.900€



Morgan 4-4
38.500€



Opel Kapitän
15.900€



Rolls Royce Corniche
36.000€



Steyr Haflinger
15.900€



BMW 635 CSI
28.900€



Porsche 2.7 S
54.000€



Volkswagen Kastenwagen 21
17.900€



Volvo 444
9.900€



Porsche 993 Targa
Tiptronic - **69.000€**

interclassico@interclassico.com

Alcácer do Sal

Tlml.: 919 197 422 - 963 326 253

180
páginas

A ROTA HISTÓRICA MAIS FAMOSA DE PORTUGAL

A ÚNICA ESTRADA A FAZER A LIGAÇÃO COMPLETA NORTE-SUL

11 DISTRITOS
ATRAVESSADOS

34 CONCELHOS

82 RESTAURANTES
ACONSELHADOS

72 HOTÉIS, CASAS DE
TURISMO E PENSÕES

7 REGIÕES DEMARCADAS
DE VINHO

11 RIOS TRANSPOSTOS

43 LOCALIDADES

66 LOCAIS DE VISITA
OBRIGATÓRIA

33 PRODUTORES
DE VINHOS VISITADOS



**À
VENDA**

VEJA O VÍDEO EM WWW.AUTOHOJE.COM/MULTIMEDIA/N2



FISAcAR

Mais de 200 automóveis em Stock. Venha escolher o seu !

Citadinos | Comerciais | Topos de Gama
Automóveis com Garantia de 24 Meses Sem Limite Kms.
Operador Registado Importação Automóvel.



Audi A5 SportBack 2.0 TDI 170 Cv
2011 | 87.400 kms



Alfa Romeo Giulietta 1.6 MultiJet 105 Cv
2014 | 46.400 kms



BMW 520 D Auto M Sport - Berlina
2015 | 40.500 kms



BMW Serie 4 Gran Coupe M Sport
2015 | 14.400 kms



Ford Focus 1.5 TDCI Titanium 120 CV
2015 | 41.000 kms



Opel Astra 1.6 CDTI 110 CV
2011 | 47.100 kms

Abertos aos Sábados e Domingos.
CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO AUTOMÓVEL IMBATÍVEIS

www.fisacar.com

O Autohoje promove
o maior estudo de mercado
sobre automóveis em Portugal



VOTE E GANHE

Um *Dacia Sandero
Stepway 1.5 dCi*

testado pelo
Autohoje*



NÃO PERCA!

Vá a www.autohoje.com
e saiba como participar.

DATA LIMITE DE PARTICIPAÇÃO: **1 DE DEZEMBRO**

**CUPÃO DE
PARTICIPAÇÃO**
nas edições de
29 DE SETEMBRO
13 E 27 DE OUTUBRO
do Autohoje



Às quintas-feiras nas bancas!

PAULO & FERREIRA, LDA

PEÇAS PARA AUTOMÓVEIS CLÁSSICOS

Mecânica, carroçaria, interiores, electricidade, borrachas, pneus, faixas brancas, jantes, espelhos, tampões, faróis, carburadores, emblemas, etc.



Peças e acessórios para Ford:

Ford Anglia, Cortina, Capri, Escort, Granada e Taunus



Peças e acessórios para Mini:

Mini clássico de 1959 a 2000

ENVIAMOS PARA TODO O PAÍS

Rua Central de Vandoma, nº888 (E.N. 15) 4585-766 Vandoma - PRD

www.pauloferreira.com

PARA MAIS INFORMAÇÕES:

E-mail: pauloferreira@yahoo.com

Tel.: 22 4673351 | Telem.: 93 4231753 | Fax: 22 4673353

CATÁLOGO VW GRÁTIS
DISPONÍVEL EM CD



Mime-se comprando o clássico dos seus sonhos!

www.classicosmycar.com | www.mycar.com.pt



Mercedes G400 CDI - 2002



VW Karmanghia - 1965



BMW Z8 - 2001



Mercedes 280 SE Cabrio - 1970



BMW Z1 - 1990



Porsche 911 - 3.2 Targa - 1987



BMW 635 CSI - 1981



BMW 2002 Tii - 1973



BMW 2002 Turbo - 1975



BMW Isetta - 1960



BMW M3 - E30 - 1988



Citroen 2 CV - 1988



Mercedes 190 SL - 1961



Honda S800 Cabrio - 1968



Lotus Elan Sprint - 1973



Mercedes 220 Seb Cabriolet - 1964



Fiat 500 L - 1968



VW Beetle 3.2 RSI - 2002

VISITE-NOS EM BRAGA: Travessa do Pinheiro · Pav. B · Nogueira · 4715-225 Braga · T. 253 201 790 · M. 919 589 205 · geral@mycar.com.pt · GPS N-41°32'01" W-8°25'08"

Making of...



► **130 anos do Patent Wagen**
 Regresso
 ao tempo
 do primeiro
 automóvel



PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS CLÁSSICOS

Berto Ricambi

20º

★ Aniversário ★



1502-2002

15%
de desconto

em todos os artigos
adquiridos no nosso website

www.bertoricambi.com

Agora também peças para BMW 1502-2002



Morada e contactos

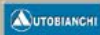
Rua Central do Bairro, 95

4580-591 Mouriz-Paredes

Telf.: (00351) 255 783 146 / Fax: (00351) 255 785 673

Telem.: (00351) 968 092 125 / Email: geral@bertoricambi.com

Loja online **store.bertoricambi.com** // Website **www.bertoricambi.com**



130! anos de inovação



O primeiro automóvel tinha apenas uma mudança. A do mundo.

Há 130 anos, Karl Benz criou o Benz Patent-Motorwagen. Um modelo básico, se comparado com todos os que o sucederam, mas equipado com algo que nenhum outro conseguiu superar: a visão do futuro. O Motorwagen foi uma invenção tão profundamente transformadora que fez o mundo inteiro reinventar-se. De rua em rua, estrada em estrada, os cavalos foram devolvidos ao campo e não demorou para que as pessoas ganhassem mobilidade, agilidade e - numa palavra que viria a ser moda mais de século depois - conectividade. Se as origens do primeiro automóvel fazem parte do passado, o seu legado faz parte da vida de mais de sete mil milhões de pessoas. Mercedes-Benz. Since 1886, the best or nothing.



Saiba mais sobre
o nosso Classic Center.

Mercedes-Benz

The best or nothing.

